



Decisivo en situaciones críticas. Unimog.

El Unimog es la mejor garantía para situaciones de emergencia, otorgando la fiabilidad necesaria a cualquier equipo de salvamento del mundo ante cualquier infortunio posible en toda clase de terrenos.





VUELVE EL MOVIMIENTO AL SECTOR



Y con el fin del 2020, que se recordará como uno de los peores años de la historia a nivel sanitario y también económico, se recupera el movimiento en el sector. Ya en los últimos meses de noviembre y diciembre parecía que se veía la luz al final del túnel, pero con la llegada de 2021 y el ahora ya no tan temido enero, el sector ha acelerado licitaciones, entregas, presentaciones, etc.

El Instituto de Seguridad Pública de Cataluña entregaba hace unas semanas los nuevos 10 vehículos tipo bomba rural pesada (BRP) carrozados sobre chasis Scania, que se incorporan a la flota del Cuerpo de bomberos de esta comunidad y que forman parte del expediente adjudicado de 92 BRP. Igualmente, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid era informado de la propuesta de adjudicación, mediante procedimiento abierto y pluralidad de criterios, del contrato de arrendamiento de 64 vehículos asistenciales de atención domiciliaria por un importe de 5.417.702 euros y un plazo de ejecución de 60 meses. Además de la dotación de los vehículos, este importe también incluye carrozado, equipamiento electromédico y de comunicaciones, y el correspondiente mantenimiento. El Ayuntamiento de Ferrol acaba de contratar por 18.137,9 euros el suministro de ropa de agua de alta visibilidad para el personal de Bomberos de la ciudad. El servicio municipal de prevención, extinción de incendios y salvamento dispondrá, en un plazo máximo de tres meses, de la indumentaria técnica necesaria para realizar trabajos en condiciones meteorológicas adversas y frías. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Palma ha adjudicado la licitación de un camión tipo autobomba rural pesada (BRP) por 330.578 euros. Se trata, en concreto, de un vehículo especializado para actuar en zonas rurales y forestales, como podría ser el bosque de Bellver, y que está preparado para acceder

a terrenos en los que otro tipo de camión tendría un difícil acceso. El alcalde de Torrejón de Ardoz, presentaba los Presupuestos del Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz para el año 2021, que contemplan 110.499.605 millones de euros, con una partida para la adquisición de una nueva ambulancia municipal.

Y estos son sólo unos cuantos ejemplos de la actividad frenética que ha devuelto el 2021 al sector. Nuestra web se inunda día a día de noticia halagüeñas para el sector del transporte sanitario y los servicios de extinción de incendios.

Por otro lado, al ser este el primer número del año, no podemos no hacer un recopilatorio del que dejamos atrás. Los servicios de extinción de incendios pasaron de prestar servicio en incendios, caídas de árboles, accidentes de tráfico, para ayudar en materia de desinfección y apertura de puertas de personas fallecidas o gravemente afectadas por la pandemia. Las empresas y servicios de transporte sanitario incrementaron en un alto número sus intervenciones el pasado año, y los epis formaron una parte esencial de su trabajo más que nunca. En definitiva, el mundo cambió y el sector también lo hizo, adaptándose a todos los despropósitos que el COVID-19 ha traído a nuestras vidas.

Ahora, aún con el virus latente a nivel internacional, parece que poco a poco volvemos a recuperar la normalidad. Ojala pronto el COVID-19 pase a ser, simplemente, una pandemia que recordar. Una pandemia que se llevó muchas vidas por delante. Por ello desde SERVICIOS DE EMERGENCIA aprovechamos estas líneas para expresar nuestras condolencias a los familiares de las víctimas del COVID-19 y para dar las gracias a los profesionales que han estado en primera línea desde hace ya más de un año. En especial, a los trabajadores del sector de emergencias.











NÚMERO 18. PRIMER TRIMESTRE DE 2021

SUMARIO

EN PORTADA



Filomena, la tormenta perfecta / Se recuperan las entregas de unidades por todo el territorio nacional

3. EDITORIAL

Vuelve el movimiento al sector

6. TEMA CENTRAL

2020, el antes y el después en protección laboral

12. ENTREVISTA BOMBEROS DE BOGOTÁ (COLOMBIA)

"Contamos con 17 parques localizados y una flota de 139 vehículos"

18. ENTREVISTA AMBULANCIAS EGARA

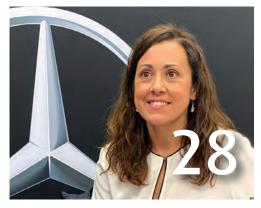
"Tenemos casi 400 vehículos, la evolución de la flota dependerá de la adquisición de nuevos contratos"

22. REPORTAJE

Los bomberos de la diputación de Zaragoza y los bomberos forales de Álava depositan su confianza en MAN

24. ENTREVISTA IVECO

"Estamos muy satisfechos con los resultados seguimos siendo líderes un año más en el segmento de autoescalas"









28. ENTREVISTA MERCEDES-BENZ TRUCKS

"Somos la única marca de camiones que certificamos ROPS en nuestras cabinas tanto sencilla como doble"

32. REPORTAJE

Reconocimientos estructurales en las edificaciones

36. REPORTAJE

La nueva flota de vehículos sanitarios del SAMUR PC, un ejemplo de diseño, eficacia y seguridad



48. ENTREVISTA SCANIA

"El producto más demandado es nuestra cabina doble original, realizada de manera integral por Scania"



"Poco a poco, por la conciencia ecológica, los vehículos eléctricos se impondrán en el sector del transporte sanitario"

56. ASCATRAVI, SECCIÓN OFICIAL

Los fabricantes de vehículos contraincendios crean Coteveco en Ascatravi



40. REPORTAJEFilomena, la tormenta perfecta

Sección Oficial:



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.



2020, EL ANTES Y DESPUES EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD LABORAL

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2021 LA COMERCIALIZACIÓN DE EPI SIN MARCADO CE QUEDARÁ AL MARGEN DE LA LEY





LA PANDEMIA HA PUESTO DE
MANIFIESTO QUE UNAS BUENAS
MEDIDAS Y UNA BUENA
EJECUCIÓN DE LA NORMATIVA
SON ESENCIALES PARA LA SALUD
DE LOS PROFESIONALES DE
CUALQUIER SECTOR, Y EN
ESPECIAL DEL NUESTRO, CUYOS
TRABAJADORES HAN ESTADO EN
PRIMERA LÍNEA EN LA LUCHA

n los últimos 20 años la evolución en materia de seguridad y salud laboral ha experimentado una gran cambio y evolución en España, las normas se han ido adaptando a los tiempos y cada vez se hacía más hincapié en la importancia de la seguridad en el trabajo. Pero este pasado 2020, se recordará como el año del gran cambio, un cambio que se ha ido materializando en los últimos meses a causa de la pandemia del COVID-19 la cual sigue dibujando una nueva realidad en todos los aspectos, pero muy en

concreto en lo que a la protección de los espacios de trabajo se refiere. La pandemia ha puesto de manifiesto que unas buenas medidas y una buena ejecución de la normativa son esenciales para la salud de los profesionales de cualquier sector, y en especial del nuestro, cuyos trabajadores han estado en primera línea en la lucha contra el COVID-19.

"Este año 2020 que casi dejamos atrás ha supuesto un reto que ha llevado al límite a las sociedades de todo el mundo. En el sector de los EPI, el incremento en el número de casos, y la urgencia por proteger a los trabajadores sanitarios y otros trabajadores de primera respuesta, puso a prueba la capacidad de las cadenas de suministro para abastecer un mercado que necesitaba desesperadamente de medios para proteger a sus trabajadores. En la Unión Europea, la emergencia derivada de la COVID-19 redujo la disponibilidad de los EPI con norma europea que estábamos acostumbrados a ver. Para mejorar el suministro de EPI, las autoridades europeas y españolas permitieron la comercialización excepcional y temporal de EPI sin marcado CE. Éstas fueron los hechos que nos tocó vivir, y las decisiones que las autoridades tuvieron que tomar durante los primeros meses de la pandemia. Tras esta tormenta (o tal vez, tras la primera tormenta), muchos tipos EPI que se introdujeron en el mercado para paliar la necesidad de EPI siguen entre nosotros, causando en ocasiones confusión acerca del tipo de protección que ofrecen y los límites que tiene esta protección", explicaban desde ASEPAL, en una de las últimas entradas de su blog "Los epis después de la tormenta".

SÓLO EPIS CON MARCADO CE

Pero la situación a partir del 1 de enero de 2021 es bien distintas. Todos aquellos EPIs que se utilizaron deben desaparecer. Las condiciones extraordinarias







de comercialización durante la pandemia, según las cuales, se permitía la comercialización, previa autorización de EPI sin marcado CE, finalizaron el pasado 31 de diciembre de 2020. "Desde el 1 de enero de 2021, la única legislación aplicable al EPI será el Reglamento (UE) 2016/425, y la comercialización de EPI sin marcado CE quedará al margen de la ley. Por lo tanto, a partir del 1 de enero de 2021, sólo se deberán comercializar y adquirir EPI que lleven el marcado CE. Muchos de los tipos de EPI que se han utilizado para luchar contra la pandemia, como las mascarillas autofiltrantes, los quantes de protección y el vestuario de protección contra riesgos biológicos, son EPI de categoría III. Los EPI de categoría III se someten al máximo nivel de control previsto por el Reglamento que aplica a la comercialización de EPI, va que el fabricante no sólo tiene que obtener el certificado UE de Tipo correspondiente, sino que, adicionalmente, debe someterse a un procedimiento de conformidad con el Tipo, para poder asegurar que el quante que pone cada día en el mercado es idéntico al que obtuvo el certificado UE de Tipo. Cuando supera estos requisitos, puede colocar el marcado CE, junto al que se indicará el número de cuatro dígitos que identifica al organismo que realiza el control con el tipo", explican desde ASEPAL.

Desde ASEPAL en la entrada de su blog ya mencionaban, explican a la perfección los requisitos de un buen EPI, "un EPI que lleva el marcado CE, representa un equipo que ha superado requisitos y ensayos que están específicamente diseñados para ofrecer protección frente a los riesgos para los cuales el fabricante lo ha diseñado. Estos requisitos y ensayos se recogen en las normas para las cuales alega cumplimiento. Sin embargo, el que el EPI cumpla con estos requisitos de salud y seguridad, es sólo una de las partes del trabajo que debemos acometer para ofrecer la protección debida a los trabajadores. La otra gran tarea a acometer es la de asegurarnos de que el EPI se utiliza de la forma que está prevista por el fabricante, ya que otra forma, la protección ofrecida por el equipo de protección, se verá seriamente menoscabada"

EN LA UNIÓN EUROPEA, LA EMERGENCIA DERIVADA DE LA COVID-19 REDUJO LA DISPONIBILIDAD DE LOS EPI CON NORMA EUROPEA QUE ESTÁBAMOS ACOSTUMBRADOS A VER. PARA MEJORAR EL SUMINISTRO DE EPI, LAS AUTORIDADES EUROPEAS Y ESPAÑOLAS PERMITIERON LA COMERCIALIZACIÓN EXCEPCIONAL Y TEMPORAL DE EPI SIN MARCADO CE

Y además desde la asociación ponían un ejemplo claro, de la utilización de un EPI de manera correcta, "un ejemplo muy ilustrativo de este factor nos lo encontramos en las mascarillas autofiltrantes que en estos momentos vemos con más frecuencia que nunca, y en lugares donde nunca antes se habían visto. En efecto, las mascarillas autofiltrantes son el ejemplo perfecto de cómo un EPI, aunque supere todos los requisitos que le permiten estar en el mercado, puede ver cómo su eficacia protectora se va al garete si no se utiliza correctamente. La protección que ofrece la mascarilla se basa en la capacidad de filtrado del filtro que compone el cuerpo de la mascarilla, y en la capacidad de la mascarilla para ajustarse herméticamente al rostro del usuario. Si no nos aseguramos de que la mascarilla que se proporciona a un trabajador no ofrezca un ajuste perfecto, la contaminación que pretendemos eliminar del ambiente, se irá directamente a las vías respiratorias del usuario, pasando a través de los huecos que queden entre la mascarilla y la cara. Este ejemplo ilustrativo, es sólo una muestra de los numerosos problemas que pueden surgir si no tomamos todas las medidas necesarias para asegurarnos de utilizar los EPI de la forma correcta", apuntan.

CALIDAD MADE IN SPAIN

El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, resaltó la calidad de los equipos de protección españoles en la última Asamblea General de ASE-PAL, y su seguridad, e insistió en que la crisis sanitaria ha demostrado que no todos los productos eran igual de eficientes o contaban con la calidad que se exige.



EL PRESIDENTE DE LA CEOE, ANTONIO GARAMENDI, RESALTÓ LA CALIDAD DE LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN ESPAÑOLES EN LA ÚLTIMA ASAMBLEA GENERAL DE ASEPAL, Y SU SEGURIDAD, E INSISTIÓ EN QUE LA CRISIS SANITARIA HA DEMOSTRADO QUE NO TODOS LOS PRODUCTOS ERAN IGUAL DE EFICIENTES O CONTABAN CON LA CALIDAD QUE SE EXIGE

Durante su intervención en la Asamblea General de la Asociación de Empresas de Equipos de Protección Individual (Asepal) -en la que también participó el secretario general de Industria y Pyme, Raül Blanco-, Garamendi subrayó que "se ha evidenciado" la importancia de la prevención y del sector tanto para proteger la salud de las personas como "para que la economía no pare". "Habéis sido un sector fundamental y lo vais a tener que seguir siendo porque de momento vamos a tener que convivir con esta pandemia y porque esto ha demostrado que la prevención es clave en la producción no sólo de la sociedad sino también de las empresas", destacó ante la Junta Directiva de ASEPAL.

ADAPTACIÓN A LA NUEVA REALIDAD, SICUR ESPECIAL COVID

IFEMA celebró en 2020 la plataforma SICUR Especial COVID, el primer evento híbrido (online + presencial) puesto en marcha por la institución con el fin de favorecer la reactivación económica y la adaptación de las empresas y negocios al nuevo escenario de protección anti-COVID. Cerca de 40 empresas se sumaron ya a este evento que dió a conocer, primero en formato online, una oferta centrada en Bioseguridad que abarcó un amplio espectro de productos y contenidos pensados para minimizar en lo posible la expansión de la pandemia, crear espacios controlados y contribuir al desarrollo de una sociedad más segura, así como al cumplimiento demandado por las autoridades y la legislación.

De esta manera, en SICUR ESPECIAL COVID se pudo conocer interesantes soluciones integrales y avanzadas herramientas tecnologías para el control de acceso inteligente y sin contacto, innovadoras cámaras de termografía, dispositivos con reconocimiento facial y detección de mas-





carilla; sistemas de control de aforo para todo tipo de establecimientos, o soluciones de detección de cumplimiento de la distancia de seguridad en espacios abiertos y grandes áreas, entre otras.

No faltó a la cita, lo último en sistemas de purificación de aire que no utilizan productos químicos nocivos para la salud, y soluciones que combinan varias tecnologías efectivas para limpiar el aire de patógenos y reducir el riesgo de infección. En materia de desinfección, junto a toda una completa gama de productos higienizantes como las soluciones hidroalcohólicas hipoalergénicas, se presentaron varios sistemas que proponen combatir patógenos mediante distintas aproximaciones tecnológicas, como túneles de desinfección de diferentes características.

La oferta de SICUR ESPECIAL COVID se completó con una variada propuesta de equipos de protección individual –EPIS- y accesorios anti-COVID, como mascarillas higiénicas, guantes, textiles de protección sanitaria reutilizables y homologados, termómetros y oxímetros, etc.

En SICUR ESPECIAL COVID, IFEMA contó también con el apoyo de grandes asociaciones, entidades y organismos que aportaron contenidos informativos a la plataforma y que pretenden servir de guía para que el usuario seleccione las soluciones adecuadas de cara una pandemia todavía latente y que se espera que de una manera u otra implique un control y protección a lo largo de muchos meses más. En este sentido, colaboran el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; la Asociación Española de Normalización, UNE; la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid, AEHM; la Asociación de empresas de equipos de protección individual, ASEPAL; la Asociación de Fabricantes de Equipos de Climatización, AFEC; la Asociación Española de Fabricantes de Iluminación, entre otras muchas. La plataforma estuvo operativa en su versión online hasta el 30 de septiembre.



Llegar a todo es posible.

Cuando tu lugar de trabajo se extiende a toda la ciudad, afinar tiempos se convierte en la gran prioridad. ¿Y la mayor satisfacción? Contar con un compañero capaz de asegurarte el éxito día tras día.

Cuando se trata de tu trabajo, cada minuto cuenta.

¹ Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una Citan 108 CDI Furgón Largo. Precio 13.112,25€ (Transporte, preentrega, impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas hasta el 15/04/2021, solicitudes aprobadas hasta el 15/04/2021 y contratos activados hasta el 31/05/2021. Teniendo el cliente un plazo de 14 días hábiles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe a financiar 10.004,80€. Por 119€ al mes en 36 cuotas, 25.000 kms/año y una cuota final de 6.975,72€², entrada 3.107,45€, TIN 4,95%, plazo total del leasing 36 meses, comisión de apertura 250,12€ (2,50%). TAE 6,19%. Importe total adeudado 11.509,84€. Precio total a plazos 14.617,29€. Coste total del crédito 1.505,04€ e importe de los intereses 1.254,92€ (el posible desajuste de los intereses se debe a la fórmula de redondeo y lo asume la entidad financiera. Sistema de amortización francés). Todos los importes reflejados no incluyen IVA. ² Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), ó adquirirlo pagando la última cuota. ³Los valores consumos y emisiones de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "WLTP CO2" según lo dispuesto en el art. 2 No. 3 Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153. El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Más información en www.mercedes-benz.es/vans/es

Citan 108 CDI Furgón Largo

119€/mes¹

En 36 cuotas. Entrada: 3.107,45€. Cuota Final: 6.975,72€². TIN: 4,95%. TAE: 6,19%. (Los importes reflejados no incluyen IVA).

Consumo mixto en l/100 km: $5,6^3$. Emisiones de CO_2 en g/km (combinado): 147.



Mercedes-Benz



LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS POLICÍCLICOS AROMATIZADOS (HPA) Y SU RIESGO EN EL COLECTIVO DE BOMBEROS

RECIENTEMENTE, SE HA DEMOSTRADO QUE LOS TRAJES DE FUEGO USADOS HOY EN DÍA NO IMPIDEN LA ENTRADA DE LAS SUSTANCIAS HASTA LA PIEL



ACTUALMENTE EL VESTUARIO
SE DESINFECTA
SUPERFICIALMENTE CON EL
LAVADO INDUSTRIAL, PERO
TAMBIÉN SE RECOMIENDA
USAR EL OZONO YA QUE
CUANDO SE UTILIZA EN
PEQUEÑAS
CONCENTRACIONES ES UN
DESINFECTANTE MUY EFICAZ.

n los incendios, sean en el exterior o dentro de un edificio, se generan productos de la combustión asfixiantes, irritantes, tóxicos, carcinógenos y mutagénicos. La evidencia científica del daño para la salud de los bomberos, agentes forestales y personal de intervención en emergencias de estos productos son múltiples, pero recientemente se ha prestado atención en la absorción dérmica, y no sólo en el riesgo por inhalación de humo de los incendios. Se ha demostrado que los trajes de fuego usados hoy en día no impiden la entrada de las sustancias hasta la piel.

Los bomberos, durante su actividad laboral extinguiendo incendios e instruyendo a otros bomberos, están rodeados de tóxicos procedentes de la combustión, que suponen un riesgo potencial para su salud. El humo del fuego se compone de materia líquida suspendida, sólida en forma de partículas, gases y vapores, que resultan de la combustión o pirólisis de materiales. Existe un gran número de tóxicos en el humo del fuego, algunos de los cuales son clasificados por la International Agency for Research on Cancer (IARC) como pertenecientes al grupo 1 (carcinógenos para humanos), 2A (probablemente carcinógeno para humanos) y 3 (no clasificable en cuanto a carcinogenicidad en seres humanos).

Para cumplir con la clase 2 de la norma EN469, un equipo de intervención debe estar compuesto por varias capas, incluida una membrana. Los estudios han demostrado que la membrana no solo mantiene seco al usuario, sino que también funciona como una capa protectora adicional contra la transferencia de calor y los contaminantes. ¡El hecho de que la membrana permanezca "intacta" es de vital importancia durante un procedimiento! La membrana actúa como una especie de depósito. Cuando el usuario está expuesto a sustancias tóxicas, este depósito se llena de ellas. La tasa de llenado depende de la duración de la exposición, el tipo y la concentración de sustancias tóxicas.

Por razones de higiene y salud, el tanque, que se encuentra cerca del cuerpo, debe vaciarse a intervalos requlares, esto se llama DESCONTAMINACIÓN.



EL MANTENIMIENTO DE LOS EPIS ES
ESENCIAL PARA LA SEGURIDAD DE LOS
BOMBEROS. SE HA DEMOSTRADO QUE LA
SUCIEDAD Y LOS CONTAMINANTES
ACUMULADOS EN EL EQUIPO REDUCEN SU
PROTECCIÓN TÉRMICA Y FÍSICA Y PONEN
EN RIESGO LA SEGURIDAD DEL BOMBERO

En 2014 el Dr. J. Weyler y otros investigadores de varias universidades belgas colaboraron en la realización de un estudio de 100 bomberos de Amberes.

1. Las sustancias identificadas fueron hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y compuestos orgánicos volátiles (COV), ambos con propiedades cancerígenas y que en el caso de los volátiles se desprenden posteriormente después de fijarse a las prendas (riesgo de exposición por inhalación en cuartos de almacenaje de equipos, siendo el momento de mayor desprendimiento a las 12 horas de la exposición).

2. Las sustancias tóxicas se encontraron en todas las capas de los trajes de fuego, tanto en la capa externa, como en la membrana interior y, por supuesto, también en el forro interno.

3. La exposición por vía dérmica a estos agentes cancerígenos era posible.

Por esta razón, el mantenimiento de los EPIS es esencial para la seguridad de los bomberos. Se ha demostrado que la suciedad y los contaminantes acumulados en el equipo reducen su protección térmica y física y ponen en riesgo la seguridad del bombero.

Actualmente el vestuario se desinfecta superficialmente con el lavado industrial, pero también se recomienda usar el OZONO ya que cuando se utiliza en pequeñas concentraciones es un desinfectante muy eficaz que contribuye a la eliminación y neutralización de los hidrocarburos policíclicos aromatizados (HPA), virus y bacterias de acuerdo con la nueva norma alemana AfPS GS 2019: 01 PAK del 15 de Mayo 2019. La DESCONTAMINACION en los EPIS y vestuario profesional es hoy en día muy popular en muchos países, los bomberos franceses de la Brigada de Zapadores de Paris (BSPP), por ejemplo, utilizan la combinación del Ozono con el calor para reducir los riesgos derivados de la toxicidad del humo.





"EN BOGOTÁ CONTAMOS CON 17 PARQUES LOCALIZADOS Y UNA FLOTA DE 139 VEHÍCULOS"

DIEGO ANDRÉS MORENO BEDOYA DIRECTOR U.A.E. CUERPO OFICIAL BOMBEROS DE BOGOTÁ





EL CUERPO DE BOMBEROS DE BOGOTÁ CUENTA CON 126 AÑOS DE HISTORIA A SUS ESPALDAS, EN SU PLANTILLA HAY UN TOTAL DE 633 UNIFORMADOS Y 305 APOYOS ADMINISTRATIVOS. ADEMÁS, CUENTA CON UNA FLOTA DE 140 VEHÍCULOS.

nfermero y magister en Salud Ocupacional de la Universidad de Antioquia, diplomado en gestión de riesgo de desastres y docente asociado de Devon-fire Rescue Service Academy del Reino Unido. Diego Andrés Moreno Bedoya, Director U.A.E. Cuerpo Oficial Bomberos de Bogotá, es bombero desde 1999 entre voluntarios y oficiales además de docente universi-





EL CUERPO DE BOMBEROS DE BOGOTÁ
PERTENECE AL USAR COL2 QUE ES LA FUERZA
DE TAREA QUE CUBRE EL SISTEMA NACIONAL DE
ATENCIÓN DE EMERGENCIAS ANTE SU
ACTIVACIÓN Y REQUERIMIENTO, SIENDO UNO
DE LOS CUERPOS DE BOMBEROS MÁS
IMPORTANTES DE COLOMBIA

tario en la Universidad de Antioquia, Universidad Cooperativa de Colombia y Politécnico Jaime Isaza Cadavid. Además hay que destacar que es facilitador de Naciones Unidas para formación en el marco de Sendai, y cuenta con manejo de Centro de Operaciones de Emergencia y Grupos de rescate urbano. Participó en la formación de grupos de rescate urbano de las bajas Antillas y Panamá liderado por USAID-OFDA. Ha sido Observador y evaluador en el proceso de implementación de soluciones de manejo de crisis de la Unión Europea en Austria. Fue jefe nacional de Gestión de Riesgos del Grupo Éxito y subdirector de manejo de desastres del Departamento Administrativo de Gestión de Riesgos en la Alcaldía de Medellín, Colombia. Es fundador y coordinador del servicio de Atención Pre Hospitalaria del Cuerpo Oficial de Bomberos de Medellín, Colombia. Es un apasionado por el servicio comunitario y entusiasta con promover el desarrollo sostenible y el concepto de ciudades inteligentes. En nuestra primera entrevista a nivel internacional SERVICIOS DE EMERGENCIA ha podido contar con la experiencia de Moreno Bedoya para conocer el funcionamiento de un cuerpo de bomberos al otro lado del Atlántico.

¿En qué consiste su labor dentro del Cuerpo de Bomberos de Bogotá?

Soy director del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. Dentro de mi labor se encuentra la Gestión ante las autoridades locales, nacionales e internacionales de la prevención y atención de incendios, rescate e incidentes con materiales peligrosos y de la articulación de acciones para la gestión integral del riesgo contra incendio, preparativos, rescate, atención de incidentes con materiales peligrosos, en coordinación con los planes y programas de los Sistemas Distrital y Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

Así mismo, lidero el desarrollo y mantenimiento de la capacidad de respuesta a emergencias de incendios y eventos conexos, preparativos, rescate y atención de incidentes y la oportuna atención de incendios, rescate e incidentes con materiales peligrosos, con base en estudios técnicos y criterios especializados.

¿Cuántos años lleva en funcionamiento el Cuerpo de Bomberos de Bogotá?

Han sido 126 años ininterrumpidos de servicio.

¿Cuántas personas forman parte del Cuerpo? ¿cuentan también con bomberos voluntarios?

Pues un total de 633 uniformados y 305 apoyos administrativos. No hay voluntarios.

¿Cómo es el proceso de acceso al Cuerpo de Bomberos de Bogotá? La vinculación como bombero oficial de Bogotá, se realiza por convocatoria pública y concurso de méritos. Se convocan según las vacantes disponibles que van dejando las personas que se retiran.

¿Con cuántos parques cuentan y donde se localizan?

En Bogotá contamos con 17 parques localizados en 17 localidades de 20 existentes (localidad: forma de distribución y administración territorial de la ciudad).

¿Cuál es el ámbito de actuación del Cuerpo de Bomberos de Bogotá?

Proteger la vida, el ambiente y el patrimonio, a través de la gestión integral de riesgos de incendios, atención de rescates en todas sus modalidades e incidentes con materiales peligrosos en Bogotá y su entorno.



FUENTE: CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ.



TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
Camionetas	51
Moto	1
Cuatrimoto	8
Vehículos utilitarios John Deer	re 2
Antiguos Livianos	1
Minicargador	1
Hummer	1
TOTAL	65

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
Máquina Extintora	40
Máquina MATPEL	1
Carro Tanque	11
Máquina de Alturas	4
Máquina de Líquidos Inflamables	2
Grúa de rescate	1
Carro Furgón	4
Camión Grúa	2
Unidad de Rescate	2
Unidad de Rescate Animal	1
Antiguo Pesado	2
Bus (TP)	2
Microbús	2
Cama baja	1
TOTAL	75

FUENTE: CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ.

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

En total el cuerpo de bomberos cuenta con 140 vehículos distribuidos en 65 livianos y 75 pesados.

¿Qué retos afronta el Cuerpo de Bomberos de Bogotá de cara al futuro?

El principal reto del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá se centra en el cierre de la brecha existente entre el desarrollo de la ciudad, los riesgos actuales y nuevos riesgos además de la cobertura de acuerdo

CON RELACIÓN A LAS AVERIGUACIONES SOBRE EL AYUNTAMIENTO DE MADRID, EL NÚMERO DE BOMBEROS REPORTADOS Y LAS CAPACIDADES DE LOS PARQUES DE BOMBEROS SUMADO A LA POBLACIÓN DEL AYUNTAMIENTO INDICA QUE EN BOGOTÁ SE OPERA CON UN 45% MENOS EN PERSONAL PARA UNA POBLACIÓN DE HABITANTES 3 VECES MAYOR A LA DE MADRID

a la densidad poblacional y el nivel actual de desarrollo del cuerpo de bomberos.

¿Qué tipo de sinergias existen con los bomberos de otras regiones o ciudades próximas?

El cuerpo de bomberos de Bogotá pertenece al USAR COL2 que es la fuerza de tarea que cubre el Sistema Nacional de Atención de Emergencias ante su activación y requerimiento, siendo uno de los cuerpos de bomberos más importantes de Colombia. Este Sistema no solo apoya la nación, sino también la región de Latinoamérica y el Caribe.

¿Cuántas intervenciones realizaron en 2020? ¿Cuáles son las más habituales para su cuerpo de homberos?

El 2020 fue un año atípico por razones de la pandemia Covid-19, sin embargo, aunque disminuidos los resultados fueron de 34.070 incidentes atendidos.

En su opinión, ¿en qué se diferencia su cuerpo de bomberos de, por ejemplo, el cuerpo de bomberos del Ayuntamiento Madrid? En definitiva, ¿cuáles son las principales diferencias entre los servicios de extinción de incendios de Colombia y los de España? (administrativas, flota, personal,)

Con relación a las averiguaciones sobre el ayuntamiento de Madrid, el número de bomberos reportados y las capacidades de los parques de bomberos sumado a la población del ayuntamiento indica que en Bogotá se opera con un 45% menos en personal para una población de habitantes 3 veces mayor a la de Madrid (Población ciudad de Bogotá: 8.380.801 más población flotante. Número de puestos de bomberos 720. Numero de parques 17).

Esto demuestra que las capacidades instaladas en la ciudad para la atención de emergencias son menores con relación a las establecidas en el ayuntamiento de Madrid, lo cual se ve reflejado en los tiempos de respuesta que en promedio están en 9 minutos en la ciudad de Bogotá especialmente en la zona urbana.

¿Cuáles son las principales características del servicio de extinción de incendios de Colombia?

En Colombia, los bomberos operan según una Ley Nacional que reglamenta 3 tipos de bomberos. Ellos



NUEVA DAILY BLUE POWER CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO RENDIMIENTO **EFICIENCIA SOSTENIBLE** CONDUCCIÓN SEGURA **EL PLACER** INIGUALABLE DE CONDUCIR Y SIN ESTRÉS 35% de ahorro de consumo de combustible Motor de Gas Natural Reducción en emisiones: Nueva dirección asistida eléctrica El único vehículo de gas natural Comprimido de 3 litros y tecnología de ayuda con cambio automático 95% menos de CO, HI- MATIC de 8 velocidades con 350Nm de par a la conducción 97% menos de PM

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.





FUENTE: CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS DE BOGOTÁ.

son: oficiales (pagos por el estado), voluntarios y aeronáuticos. Cada ciudad o municipio debe tener un cuerpo de bomberos para la atención de sus emergencias, independiente de su categoría. Solo 27 cuerpos de bomberos son oficiales y más de 800 son voluntarios. Cada municipio contrata con los bomberos voluntarios o crea cuerpos de bomberos oficiales. Dependiendo de la capacidad económica del municipio es el valor a contratar con los bomberos y directamente proporcional el desarrollo y calidad técnica del cuerpo de bomberos. Existe una entidad que regula nacionalmente a los cuerpos de bomberos y se llama la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia, su función es coordinadora, regulatoria pero no operativa. Esta posee recursos limitados que se encaminan a la asistencia técnica y algún soporte logístico, sin em-

EXISTE UNA ENTIDAD QUE REGULA
NACIONALMENTE A LOS CUERPOS DE BOMBEROS
Y SE LLAMA LA DIRECCIÓN NACIONAL DE
BOMBEROS DE COLOMBIA, SU FUNCIÓN ES
COORDINADORA, REGULATORIA PERO NO
OPERATIVA. ESTA POSEE RECURSOS LIMITADOS
QUE SE ENCAMINAN A LA ASISTENCIA TÉCNICA Y
ALGÚN SOPORTE LOGÍSTICO, SIN EMBARGO, EL
DESARROLLO DE LOS CUERPOS DE BOMBEROS
DEPENDE DE SÍ MISMOS



bargo, el desarrollo de los cuerpos de bomberos depende de sí mismos. Esto genera una marcada diferencia en desarrollo, equipamiento, entrenamiento, cobertura, calidad entre cada cuerpo de bomberos, encontrando así algunos muy bien desarrollados y otros con más oportunidades de desarrollo.

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

Durante la pandemia los bomberos de Bogotá adoptamos varias posiciones frente a nuestras competencias:

- Asistencia técnica a las entidades de la ciudad frente a la bioseguridad para el manejo de substancias peligrosas.
- Definición de procedimientos de actuación frente a situaciones masivas que pudiesen generar riesgo a los bomberos y a la ciudadanía.
- Implementación de medidas de protección al interior de los parques de bomberos para disminuir el riesgo de contagio.
- Creación de un plan de contingencia para la actuación y garantía de las coberturas en casa de aislamientos de estaciones completamente.
- Ruta de trabajo para la atención integral biopsicosocial de los bomberos y sus familiares frente a infección y/o muerte.
- Apoyo a la Secretaría de Salud y la Secretaría de Cultura en los programas de sensibilización frente al autoaislamiento, autocuidado, medidas de protección, entre otras.

























LA SOLUCIÓN ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE PROGRAMADO.

En Eurogaza Emergencias hemos experimentado **una profunda evolución** y trabajamos continuamente en el desarrollo de soluciones para **transformar vehículos de emergencias** que os permitan cumplir con los retos sanitarios del día a día. Con nuestros **más de 30 años de experiencia** y como líderes en el sector nos comprometemos a estar siempre **cerca de tí** y de los que más nos necesitan.

www.eurogazaemergencias.com (+34) 957 10 08 08 info@eurogazaemergencias.com

Camino de los Naranjeros, 46. Autovía A-4 (Salida 430) CP 14191 - La Carlota Córdoba- España





"TENEMOS CASI 400 VEHÍCULOS, LA EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DEPENDERÁ DE LA ADQUISICIÓN DE NUEVOS CONTRATOS"

DIVINA CODINA SERRATE, DIRECTORA DE OPERACIONES DE AMBULANCIAS EGARA





AMBULANCIAS EGARA CUENTA
CON MÁS 35 AÑOS DE
HISTORIA, ACTUALMENTE ESTA
FORMADA POR UNA PLANTILLA
DE 1.300 EMPLEADOS, CON
PRESENCIA ACTIVA EN
BARCELONA, TARRAGONA,
LLEIDA, ZARAGOZA, HUESCA Y
TERUEL. MERCEDES-BENZ Y
RENAULT SON LAS
PRINCIPALES MARCAS EN SU
FLOTA.

undada en 1984 por Jaime Simon, con más de 35 años de experiencia en el sector del transporte sanitario y una extensa implantación con cuatro centros principales de gestión operativa. Ambulancias Egara cuenta con una plantilla de más de 1300 profesionales y una flota de más de 400 vehículos. Desde SERVICIOS DE EMERGENCIA entrevistamos a Divina Codina Serrate, máxima responsable de operaciones de Ambulancias Egara.

¿Qué función desempeña dentro de Ambulancias Egara? Soy directora de operaciones, cuento con cinco años de experiencia en Ambulancias Egara y 17 años en el sector del transporte sanitario.

¿Cómo resumir la trayectoria de Ambulancias Egara durante estos 30 años de historia?

Ambulancias Egara se fundó en 1984 por Jaime Simon Planas, que impregnó la empresa con su carácter, focali-







zándose en la calidad del servicio desde el primer día, aspecto que sigue siendo nuestro objetivo principal a día de hoy.

Durante 30 años, fue una empresa puramente familiar, donde la segunda generación, de la mano de Carlos y Óscar tomo el mando de la misma, y desde 2015 Óscar decidió profesionalizar la compañía para afianzar el crecimiento que habían logrado.

En esa primera etapa, el área de influencia era la provincia de Barcelona, y a día de hoy, estamos presentes en toda Cataluña y la CCAA de Aragón, además de Andorra.

¿Cuántas personas componen la empresa? ¿En qué provincias están presentes?

Actualmente somos 1.300 empleados, con presencia activa en Barcelona, Tarragona, Lleida, Zaragoza, Huesca y Teruel.

En su web indican que prestan servicios preventivos en eventos deportivos y culturales, transporte sanitario adaptado, transporte sanitario para empresas, mutuas y colectivos, transporte sanitario urgente, y transporte sanitario no urgente ¿Qué porcentaje de su actividad corresponde a cada servicio?

Debido al Covid-19, este año 2020 ha sido un año muy complicado de gestionar, ya que la pandemia nos ha afectado directamente por ser un eslabón imprescindible en la atención sanitaria.

Esto ha provocado un estrés importante en la organización, y sobre todo al personal que está en la primera línea de la atención sanitaria, como son nuestros técnicos en emergencias sanitarias. Desde aquí expresar nuestro mayor agradecimiento a su labor que han desempañado con una enorme profesionalidad

Respondiendo a su pregunta, el Covid-19 ha alterado todas las actividades, no siendo en absoluto un año representativo.

Por otro lado, hemos iniciado la gestión del transporte sanitario no urgente en la CCAA de Aragón el pasado

DEBIDO AL COVID-19, ESTE AÑO 2020 HA SIDO UN AÑO MUY COMPLICADO DE GESTIONAR, YA QUE LA PANDEMIA NOS HA AFECTADO DIRECTAMENTE POR SER UN ESLABÓN IMPRESCINDIBLE EN LA ATENCIÓN SANITARIA



De izquierda a derecha, Àlex Garcia-Cascon (Director General), Divina Codina (Dtra. Operaciones), Raül Garcia (Dtor. RRHH), Jordi Vera (Dtor. TIC), Oriol Ferran (Resp. Expansión), Oriol Tort (Adj. Dirección General), Enric Milan (Dtor. DEF) y Juan Torres (Dtor. PRL, Calidad i Formación).



5 de julio, en UTE con Ambulancias Maiz, SA, y esto ha hecho ganar peso al TSNU en el total de nuestro volumen

En cualquier caso, los contratos con la Administración Pública son el 95% de nuestra facturación.

¿Cuántos vehículos tienen en la flota? ¿Tiene previsto aumentarla a corto plazo?

Tenemos casi 400 vehículos, y la evolución de la misma dependerá de la adquisición de nuevos contratos.

¿Qué marcas y carroceros están presentes en su flota?

Nuestros partners principales son Mercedes-Benz, Volkswagen y Renault, y como carroceros Bergadana y Rodriguez López.

En su web destacan "Para nuestro cliente SEM (Emergències Mèdiques) realizamos el Transporte

APOYAMOS LOS DIEZ PRINCIPIOS QUE RIGEN LAS NACIONES UNIDAS EN RELACIÓN CON LOS DERECHOS HUMANOS, DERECHOS LABORALES, EL MEDIO AMBIENTE Y LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN

TENEMOS 127 VEHÍCULOS DESTINADOS AL TSU Y 198 AL TSNU DESDE LA ADJUDICACIÓN DEL ÚLTIMO CONTRATO (2015). EN ESTOS TERRITORIOS TENEMOS UNA PLANTILLA DE CASI 1.000 PERSONAS

Sanitario Urgente y No Urgente en Lleida, Tarragona i Terres de l'Ebre" ¿Cuántas personas y cuantos vehículos tienen destinados al SEM? ¿Cuántos años llevan prestando este servicio?

Tenemos 127 vehículos destinados al TSU y 198 al TSNU desde la adjudicación del último contrato (2015). En estos territorios tenemos una plantilla de casi 1.000 personas.

En sus inicios Ambulancias Egara ya prestaba el servicio público gracias a los convenios (no de exclusividad) con el ICS (Instituto Catalán de la Salud), y es a partir del 2000, cuando se reorganiza el servicio y empieza a licitarse, que Ambulancias Egara ha ido incrementado exponencialmente su área de gestión gracias a la confianza depositada por los organismos públicos, aunque sólo estaba presente en la en la provincia de Barcelona.

Ambulancias Egara cuenta con un Plan de Igualdad de Oportunidades ¿qué nos puede contar sobre ello? ¿Qué medidas implementa la empresa al respecto?

La igualdad de oportunidades, la no discriminación, la igualdad entre mujeres y hombres, igualdad en el trato, son algunas de las consideraciones contempla-





das en nuestro Plan de Igualdad, donde están registrados los objetivos que pretendemos conseguir, así como las estrategias y practicas a desarrollar para su consecución.

Para muestra de ello, yo misma, que me subrogaron en 2015 fruto de la última licitación y en esos momentos era una técnica en emergencias sanitarias, que trabajaba en una unidad de SVB de Lleida.

También en su web indican que Ambulancias Egara está adherida al Pacto Mundial ONU ¿Qué supone esto para su empresa?

Apoyamos los diez principios que rigen las Naciones Unidas en relación con los derechos humanos, derechos laborales, el medio ambiente y la lucha contra la corrupción. Por este motivo, desde octubre de 2017 formamos parte de un grupo de más de 10.000 empresas adheridas a este pacto mundial.

¿Cómo se ha adaptado la empresa a la pandemia del COVID-19? ¿Qué protocolos o medidas han adoptado para garantizar la seguridad y el buen funcionamiento del servicio?

Como comentaba antes, la pandemia nos ha afec-

tado directamente, y además de la profesionalidad de los TES, el esfuerzo de todo el equipo de dirección y soporte de Ambulancias Egara ha sido clave para superar la situación, en aspectos como:

- A pesar de tener un protocolo genérico de riesgo biológico, el Covid-19 requirió una actualización constante de los procedimientos, en gran parte elaborados por el SEM, y hacerlos llegar a toda la plantilla puntualmente
- Abastecer de los EPIs necesarios a todas las unidades para que ninguna dotación prestara servicios sin ellos. A pesar de las demandas que hemos tenido en este sentido, el TSJC las desestimó.
- Garantizar la salud de nuestros trabajadores, y desde el primer día dimos la baja laboral a todo el personal vulnerable.
- Superar el alto absentismo generado por la Covid-19, debido a los contactos con positivos

A pesar de no haber tenido que lamentar ninguna víctima entre nuestros trabajadores, sí que hemos tenido algunos ingresados, y que aún se están terminado de recuperar, así que aprovechamos este medio para desearles una pronta y completa recuperación.

DE LO QUE NOS SENTIMOS MÁS
SATISFECHOS ES QUE NO HEMOS
TENIDO QUE LAMENTAR NINGUNA
VÍCTIMA POR COVID-19 EN NUESTRA
PLANTILLA, AUNQUE SÍ QUE HEMOS
TENIDO UNOS POCOS
TRABAJADORES INGRESADOS,
ALGUNOS DE LOS CUALES ESTÁN
TERMINANDO DE RECUPERARSE





LOS BOMBEROS DE LA DIPUTACIÓN DE ZARAGOZA Y LOS BOMBEROS FORALES DE ÁLAVA DEPOSITAN SU CONFIANZA EN MAN

AMBOS SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS HAN INCORPORADO NUEVA UNIDADES RECIENTEMENTE



2

SE TRATA DE DOS NUEVOS
CAMIONES NODRIZA Y UNA
AUTOBOMBA FORESTAL
MEDIANA EN EL CASO DE LOS
BOMBEROS DE ZARAGOZA Y
UNA NUEVA BOMBA RURAL
PESADA EN EL CASO DE
ÁLAVA.

os bomberos de la Diputación de Zaragoza han incorporado dos nuevos camiones nodriza para transportar grandes cantidades de agua y una nueva autobomba forestal media para intervenir en incendios forestales. La institución provincial ha invertido 850.000 euros en la compra de estos tres camiones con los que sigue renovando la flota de vehículos del Servicio Provincial de Extinción de Incendios (SPEI). Uno de los camiones nodriza y la bomba rural media se van a destinar al parque de bomberos que la DPZ tiene en Ejea de los Caballeros, mientras que el otro de los camiones nodriza irá al parque de Tarazona.

La compra de los dos vehículos ha contado con un presupuesto total de 650.000 euros, pesan unas 32 toneladas y tienen una capacidad de hasta 17.500 litros de agua, por lo que son ideales para hacer frente a incendios industriales o para transportar agua a los municipios, además de estar equipados con todo el material necesario para intervenir en accidentes o cualquier otra emergencia. Por su parte, la bomba urbana rural (BUR) ha costado 200.000 euros y se utilizará para sofocar incendios forestales. Pesa 12,5 toneladas, es todoterreno y puede llevar hasta 3.500 litros de agua. El chasis de estos nuevos vehículos es de la marca MAN, mientras que la carrocería y el equipamiento han corrido a cargo de la empresa Incipresa.

"Desde el año 2015 la Diputación de Zaragoza ha invertido más de 4 millones de euros en la compra de 24 vehículos para el Servicio Provincial de Extinción de Incendios", destaca el diputado delegado del SPEI, Alfredo Zaldívar. "Estas cifras demuestran que no hemos parado de trabajar en la mejora y modernización de los medios materiales de nuestros bomberos para que puedan dar la mejor respuesta posible a las emergencias que se producen en toda la provincia". La Diputación de Zaragoza invierte anualmente alrededor de 750.000 euros en la adquisición de nuevos







camiones y maquinaria para el SPEI y, según adelanta Zaldívar, en el ejercicio del próximo año "se va a redoblar este compromiso".

Los 24 vehículos incorporados desde 2015 incluyen ocho autobombas ligeras; cinco vehículos de intervención rápida (VIR), y cuatro más que, aunque no se compraron, se habilitaron a partir de todoterrenos ya existentes; cinco furgonetas para el transporte de personal; una lancha neumática y un remolque portakáyaks; un brazo articulado de 43 metros de segunda mano; y los dos camiones nodriza y la autobomba forestal que se han incorporado recientemente.

NUEVA UNIDAD EN ÁLAVA

Los Bomberos Forales de Álava tienen una nueva herramienta en su lucha contra el fuego. Desde hace unas semanas , el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios y Salvamento cuenta con un nuevo vehículo autobomba rural pesada, que ha sustituido al histórico camión de primera salida que desde 1988 había formado parte del parque móvil foral.

Se trata de un vehículo, carrozado sobre chasis MAN, dotado de doble cabina que permite hasta un máximo de 5 ocupantes, de los que menos la persona conductora, el resto puede desembarcar del mismo portando directamente un equipo de respiración autónoma a la espalda. Montado sobre un chasis 4x4, un PMA de 15 TM y 290 CV de potencia, sus dimensiones le permiten una fácil y rápida circulación tanto en zonas urbanas/rurales como industriales. Incorpora un depósito de 3100 litros de agua y una potente bomba hidráulica capaz de suministrar más de 3000 l/min a una presión de 10 bar y 400 l/min a 40 bar.

Como vehículo polivalente que es, dispone de material diverso para afrontar incendios, rescates y otras asistencias técnicas; no en vano, se trata del principal recurso dentro de cada una de las UCEIS con las que cuenta esta Diputación Foral.

"Es una incorporación muy importante para el Organismo Autónomo de los Bomberos Forales de Álava, ya que, al bajar del camión con el equipo respiratorio ya puesto, reduce ostensiblemente los tiempos de preparación en los casos de rescate en incendios", ha señalado el diputado general de Álava,

ENTREVISTAMOS A ALBERTO CAFFA, EN EL PRÓXIMO NÚMERO DE LA REVISTA (ABRIL-JUNIO)

En el próximo número de la revista, que corresponde a los meses de abril-junio, contaremos con una entrevista a Alberto Caffa, máximo responsable de carrozados para los servicios de extinción de



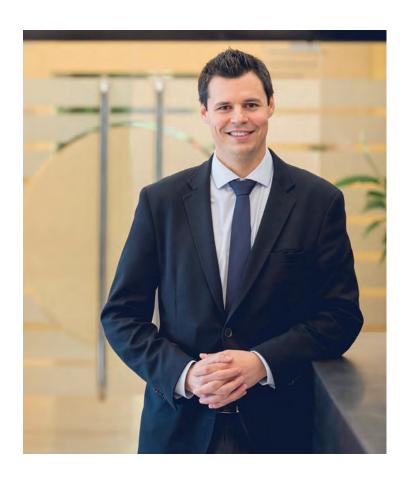
incendios de MAN Truck & Bus Iberia. Conoceremos de su mano, como se encuentra el mercado de los vehículos para bomberos, los últimos resultados cosechados por la marca en el sector, innovaciones a corto plazo y cómo han sido estos últimos meses para la marca tras la aparición del COVID-19. Por problemas editoriales no hemos podido contar con su participación en este primer número del año.

Ramiro González, que no ha querido perder la oportunidad de conocer de cerca esta nueva herramienta. En 2020, contar con un vehículo de estas características resultó clave en un rescate en Orduña, cuando los bomberos de Llodio entraron en un incendio para rescatar a una mujer y lo consiguieron por apenas unos segundos. "Contar con el equipamiento adecuado puede ser la diferencia entre salvar o no una vida, además de garantizar que nuestro equipo lleva a cabo su trabajo con todas las garantías para su sequridad", ha añadido el máximo mandatario foral.



"ESTAMOS MUY SATISFECHOS CON LOS RESULTADOS SEGUIMOS SIENDO LÍDERES UN AÑO MÁS EN EL SEGMENTO DE AUTOESCALAS"

JUAN MIGUEL VÁZQUEZ, DIRECTOR COMERCIAL MAGIRUS ESPAÑA Y PORTUGAL



MAGIRUS ESTÁ
PERMANENTEMENTE
TRABAJANDO EN NUEVOS
DESARROLLOS, Y HACE
ESCASOS MESES, SE
PRESENTARON NUMEROSAS
NOVEDADES ORIENTADAS
ESPECIALMENTE PARA
MISIONES INDUSTRIALES Y
FORESTALES.

l 2020 ha sido un año totalmente atípico debido al impacto que ha tenido el Covid en toda la sociedad, y por supuesto en los mercados, "el nuestro en particular, que está basado en los concursos públicos de nuestros clientes, sufrió una paralización total durante el período de confinamiento, y a su vez también afectó a nuestras plantas productivas las cuales se vieron obligadas a parar su producción. Todo esto nos obligó a readaptar nuestros objetivos para centrar nuestros esfuerzos en asegurar las entregas y compromisos con nuestros clientes, tratando de amortiguar en la medida de lo posible el fuerte impacto del virus. A pesar de ello, y pendientes de que se consoliden las cifras del resultado de negocio final, estamos muy satisfechos con los resultados comerciales obtenidos, donde hemos incrementado nuestra cuota de ventas en el segmento de las autobombas y sequimos siendo líderes un año más en el segmento de las autoescalas", explica Juan Miguel Vázquez, director comercial de Magirus España y Portugal. Desde SERVICIOS DE EMERGENCIAS hemos tenido la suerte de charlar con él para conocer más a fondo la marca MAGIRUS, los resultados obtenidos en el pasado 2020, un año tan atípico, las últimas novedades de la marca, y las últimas tendencias del mercado.







¿Qué tecnologías e innovaciones incorporan los vehículos MAGIRUS que aportan un valor diferencial al sector respecto a otros competidores?

Considerando las sinergias que aportan por un lado Magirus, en lo que respecta a la parte de la superestructura y sistemas anti-incendios, y por otro lado Iveco, con el chasis y la cadena cinemática, somos capaces de ofrecer al mercado un producto totalmente unificado en el que los principales componentes (chasis, motor, cabina y carrocería, incluyendo el sistema anti-incendios y bomba hidráulica) son de fabricación propia. Esto es un valor diferencial importante, ya que al ser dueños de nuestra propia tecnología nos permite ofrecer un mejor servicio a nuestros clientes. Por otro lado, no obstante, Magirus aporta la flexibilidad de poder ofrecer vehículos construidos sobre otro tipo de chasis.

Por otro lado, como es conocido, los camiones de bomberos incorporan un equipamiento tecnológico muy alto que responde a las necesidades que requieren nuestros clientes, los Servicios de Extinción y Rescate, lo que a un fabricante de la talla de Magirus, con presencia global y con el objetivo de cubrir todas esas necesidades al máximo nivel, le implica desarrollar y poner a disposición una amplia gama de vehículos, disponiendo cada modelo de una tecnología muy particular, hecha a medida según la configuración demandada por el cliente. Pero por encima de todo, aportamos en valor que todos los productos Magirus siempre vienen desarrollados bajo un estricto cumplimiento de las normativas específicas para este tipo de camiones, prestando especial atención a lo relativo a la seguridad y confort del usuario final, los bomberos.

"NOSOTROS YA DIMOS EL PRIMER
PASO PRESENTANDO EN EL PASADO
SICUR (FEBRERO 2020) EL PRIMER
CAMIÓN AUTOBOMBA CON
TRACCIÓN DE GAS NATURAL
COMPRIMIDO, BASADO EN EL
CHASIS IVECO EUROCARGO DE GNC"

"SOMOS CAPACES DE OFRECER AL MERCADO UN PRODUCTO TOTALMENTE UNIFICADO EN EL QUE LOS PRINCIPALES COMPONENTES SON DE FABRICACIÓN PROPIA, UN VALOR DIFERENCIAL QUE NOS PERMITE OFRECER UN MEJOR SERVICIO A NUESTROS CLIENTES"

Así pues, podemos destacar para la gama de Autobombas Urbanas y Rurales la cabina Magirus denominada Team Cab, que junto con la cabina original del chasis permite albergar de 5 a 9 usuarios cumpliendo con la ECE R29-03, y los reglamentos R14, R16 y R17. Otros sistemas novedosos desarrollados para las autobombas son el sistema de anticontaminación de la red de hidrantes y un BUL de reducidas dimensiones con el menor radio de giro del mercado inferior a 6,3m. Para autobombas forestales, ofrecemos un sistema Roll Bar (protección de la cabina mediante una estructura exterior) en cumplimiento con la única norma existente, la francesa NF S 61-510. Y en la gama de autoescaleras disponemos de una gran variedad modelos, destacando el concepto único de escalera de 42 metros con último tramo articulado, así como un gran abanico de opcionales únicos disponibles para la seguridad y operatividad de los bomberos como: línea de vida continua por tramos, sistema de rescate para personas de obesidad mórbida, sistema semafórico de seguridad para acceso a los tramos de escala, etc.

¿Cuáles son los modelos más demandados para este sector?

Las necesidades de cada Servicio de Bomberos son muy particulares y específicas, por lo que no hay una demanda homogeneizada, pero sí que estamos notando una significativa tendencia del mercado hacia:



"TODOS LOS CONCURSOS QUE ESTABAN PUBLICADOS PREVIAMENTE O PENDIENTE DE RESOLVERSE SE PARALIZARON, AUNQUE AFORTUNADAMENTE DESPUÉS DE LA CUARENTENA SIGUIERON SU CURSO"

- BUL de reducidas dimensiones con tanque de agua de unos 1.500 l., donde destaca nuestra autobomba con menor distancia entre ejes del mercado (3.105 mm) y una anchura de tan solo 2,31m.
- BRP y BFP con tanques de agua de 3.000 l. y tracción 4x4, destacando nuestras autobombas con cabina Team Cab y forestales con cabina original sencilla o tipo doble.
- Y autoescalas de 32 y 42 metros con último tramo articulado

¿Existe ya una demanda por parte de los servicios de extinción de incendios de vehículos con tracciones alternativas?

Está empezando a haber cierto interés en el mercado, y en estos momentos los fabricantes de camiones de bomberos dependen de los nuevos desarrollos de los fabricantes de chasis. Por el momento, nosotros ya dimos el primer paso presentando en el pasado SICUR (febrero 2020) el primer camión autobomba con tracción de Gas Natural Comprimido, basado en el chasis Iveco Eurocargo de GNC, energía totalmente testada durante más de 25 años, y que ya se ha establecido como una alternativa real al diésel en el sector de industriales.

¿A corto-medio plazo tiene previsto MAGIRUS sacar al mercado algún nuevo modelo?

La ingeniería de Magirus está permanentemente trabajando en nuevos desarrollados, y hace escasos meses, se presentaron numerosas novedades orientadas especialmente para misiones Industriales y fo-





restales, como las autobombas forestales sobre chasis Daily 4x4, camión sobre chasis Eurocargo 4x4 con opción de función ADM y Superturbina Aircore integrada, FireBull (primer camión de bomberos sobre orugas) o la nueva versión de Aircore TAF60 MY20.

El 2020 fue un año atípico, ¿aproximadamente cuantos concursos se pararon? ¿cómo afecto en general la pandemia a este sector?

Si, efectivamente, ya lo he comentado anteriormente, el 2020 ha sido un año muy singular ya que el Covid ha impactado directamente sobre todo y este sector no ha escapado. Todos los concursos que estaban publicados previamente o pendiente de resolverse se paralizaron, aunque afortunadamente después de la cuarentena siguieron su curso. Obviamente muchos previstos no pudieron salir, pero en líneas generales la actividad se reestableció especialmente durante el último trimestre.

Hablemos de 2021, ¿Qué previsiones tiene MAGIRUS de cara a los próximos meses?

Nuestras previsiones van en la línea de seguir siendo líderes en autoescaleras, seguir incrementado nuestra presencia en autobombas BUL, BRP Y BFP, así como trabajar con nuestros clientes para introducir los nuevos desarrollados anteriormente comentados para el sector industrial y forestal.

"NUESTRAS PREVISIONES VAN EN LA LÍNEA DE SEGUIR SIENDO LÍDERES EN AUTOESCALERAS, SEGUIR INCREMENTADO NUESTRA PRESENCIA EN AUTOBOMBAS BUL, BRP Y BFP"



EL SEM Y LOS BOMBEROS DE LA GENERALITAT CELEBRAN EL 1ER ANIVERSARIO DE COLABORACIÓN OPERATIVA

SE TRATA DE MEJORAR LA ASISTENCIA SANITARIA EN RESCATES Y OTRAS EMERGENCIAS DESTACADAS





EL NUEVO MODELO

MULTIDISCIPLINAR, INTEGRADO
POR PROFESIONALES
SANITARIOS DEL SEM Y
BOMBEROS DE LA
GENERALITAT, HA PARTICIPADO
EN MÁS DE 1.000 SERVICIOS
EN TODO EL TERRITORIO
DURANTE EL ÚLTIMO AÑO.

ace un año que el Sistema de Emergencias Médicas (SEM) y los Bomberos de la Generalitat pusieron en marcha un nuevo modelo multidisciplinar con el objetivo de proporcionar una mejor respuesta operativa, coordinación y asistencia sanitaria en las zonas calientes de las intervenciones operativas y en las actuaciones de rescate de montaña.

Durante este año, los profesionales del SEM y de los Bomberos de la Generalitat han trabajado conjuntamente en más de 1.000 servicios en toda Cataluña, a pesar del paro de dos meses por la situación de la pandemia del Covidien-19. De estos servicios, 332 incidentes han sido salvamentos, búsquedas y salvamentos de personas; y 676 activaciones en otra tipología de servicios, como incendios de industria, accidentes de tráfico con personas atrapadas, de rescate en simas, búsqueda de personas y accidentes de difícil acceso.

Los profesionales sanitarios del SEM realizan guardias conjuntamente con los Bomberos de la Generalitat en dos sedes: en Bellaterra, junto con el Grupo de Apoyo Operativo (GROS); y en el aeropuerto de Sabadell, con el personal del Grupo de Actuaciones Especiales (GRAE). En todos los casos, son activados desde la Sala Central de Bomberos.

Con este nuevo modelo, se obtiene de manera inmediata una mejor respuesta sanitaria desde el mismo lugar del incidente. Los profesionales se coordinan con el resto de las unidades asistenciales del SEM para transferir al paciente a una zona segura y permitir posteriormente su traslado al centro hospitalario más cercano. Esta inmediatez conlleva una mejor asistencia al paciente, gracias a la posibilidad de monitorizar y empezar a aplicar las maniobras clínicas necesarias en el mismo momento.

PROFESIONALES ALTAMENTE CUALIFICADOS

Todos los profesionales sanitarios del SEM han superado un proceso de selección, habilitación y formación, que les permite acceder a las zonas de riesgo, garantizando así el encaje operativo en esta tipología de servicios. Esta unidad especializada da cobertura las 24h los 365 días del año y funciona con un binomio de enfermero o médico, y efectivos de los Bomberos de la Generalitat de las unidades GRAE y GROS.

"SOMOS LA ÚNICA MARCA DE CAMIONES QUE CERTIFICAMOS ROPS EN NUESTRAS CABINAS TANTO SENCILLA COMO DOBLE"

LAURA RODRIGUEZ GERENTE DE VENTAS ESPECIALES MERCEDES-BENZ TRUCKS





MERCEDES-BENZ TIENE
MODELOS ESPECÍFICOS,
DISEÑADOS Y
CONFIGURADOS
ÚNICAMENTE PARA EL
SECTOR DE EMERGENCIAS,
COMO SON LOS MODELOS F
Y AF EN ATEGO Y EL UNIMOG
PARA USO FORESTAL.

n general, el mercado de vehículos contraincendios, es un mercado pequeño para la marca si lo comparamos con mercado total de rígidos. No obstante, es un mercado muy importante donde Mercedes-Benz apuesta muy fuerte con una línea de productos únicamente dedicada a este segmento. "Debido a este tamaño, cualquier unidad cuenta y puede hacer variar significativamente las cifras de crecimiento y participación. Nosotros desde la marca, estamos satisfechos con los resultados obtenidos con una participación por encima del 20%", explica Laura Rodriguez, gerente de ventas especiales de Mercedes-Benz Trucks. Desde SERVICIOS DE EMER-GENCIA hemos querido comenzar este 2021 conociendo en profundidad este segmento de la marca alemana de la mano de su máxima responsable, tras





Foto: SurTruck.

un 2020 muy duro y diferente debido a la pandemia de COVID-19, aún latente en todo el mundo, que ha modificado todas las previsiones y expectativas.

¿Cuál es el valor diferencial de los vehículos MB Trucks para este sector?

Como he dicho anteriormente, Mercedes tiene una línea de productos dedicada exclusivamente a servicio de incendios: la gama F (4x2) y AF (4x4) en nuestro modelo Atego con el equipamiento de serie necesario para cumplir la normativa 1846 obligatoria para el sector, el FUSO Canter adecuado para Bomba Urbana Ligera muy maniobrable para callejear y acceder al centro de las ciudades., y el Unimog en su versión U5023 para vehículos forestales, donde somos la única marca de camiones que certificamos ROPS en nuestras cabinas tanto sencilla como doble, algo extremadamente importante en relación a la seguridad de los bomberos

INVERTIMOS EN SEGURIDAD EQUIPANDO A SUS CAMIONES LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA COMO SISTEMAS DE FRENADO DE EMERGENCIA QUE YA DETECTAN PERSONAS, CAMIONES SIN ESPEJOS RETROVISORES Y CON PANTALLAS INTERIORES PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD

¿Qué innovaciones ha incorporado recientemente MB Trucks para los vehículos de extinción de incendios?

Desde MB Trucks apostamos por la seguridad sin olvidarnos de la rentabilidad. La seguridad tiene que ser percibida por los usuarios que conducen nuestros camiones. Los bomberos tienen que llegar seguros a un siniestro y que su estrés lo provoquen la situaciones a las que se enfrentan día a día, no la conducción del camión.

Por ello, Mercedes-Benz invierte en seguridad equipando a sus camiones con la última tecnología, como sistemas de frenado de emergencia capaces de detectar personas, camiones equipados con MirrorCam que aumentan y mejoran la visibilidad.

La rentabilidad, en cuanto tiempo de uso del camión, es otro factor muy importante si además nos referimos a camiones destinados a servicios contraincendios, los cuales tienen que estar disponibles los 365 días del año. Por ello, hemos lanzado el servicio Uptime que predice posibles averías de los camiones. Nos adelantamos a la avería minimizando la estancia en taller de los mismos. ¡Nuestros camiones tienen que estar siempre a punto para ayudar a salvar vidas!







Foto: Infocam.

¿Qué demanda el sector a las marcas en la actualidad? ¿Cuáles son las peticiones imprescindibles de los profesionales de los servicios de extinción de incendios de España respecto a los vehículos MB Trucks?

El sector contraincendios, es un sector muy preparado, en el que los profesionales tienen que saber de todo y estar muy actualizados. Por ello, nos piden asesoramiento para disponer de la última tecnología adecuada a sus necesidades y formación posterior que impartimos a través de nuestra Escuela de Formación Mercedes-Benz con técnicos cualificados y certificados por la marca. Nuestro objetivo es que todos los equipos contraincendios estén 100% preparados para acudir con seguridad a los rescates con nuestros camiones Mercedes-Benz.

¿Qué oferta de vehículos con tracciones alternativas tiene MB Trucks para este sector? ¿Existe ya una demanda por parte de los servicios de extinción de incendios al respecto? Los camiones de energías alternativas son una realidad. De hecho, nosotros ya comercializamos el FUSO eCanter 100% eléctrico y en 2021 tendremos disponible el eActros 100% eléctrico. El sector está interesado y nos están llegando muchas preguntas, pero sinceramente creo que la prioridad de los servicios de extinción de incendios es llegar al siniestro lo antes posible, sin preocuparse por la autonomía, de momento. Por este motivo, pienso que su uso a estos servicios llegará, aunque no a corto plazo.

Respecto a los carrozados ¿con quién carroceros trabajáis? ¿Qué puntos fuertes os aportan?

Mercedes-Benz Trucks trabaja con todos los carroceros, nuestros camiones rígidos por sí solos no se matriculan. Son nuestro partner perfecto. El trabajo conjunto es clave para entregar al cliente el mejor producto y atendiendo a sus necesidades. Estamos muy bien alineados, de hecho, Mercedes-Benz Trucks dispone de un portal único y exclusivo de carroceros y en nuestra central tenemos también un equipo responsable de los carroceros.

¿A corto medio plazo que entregas tenéis previstas para 2021?

Como ya es conocido la pandemia ha provocado retrasos o incluso cancelaciones de concursos. El parque de camiones contraincendios en España necesita ser renovado y por ello para el 2021 tenemos previsto alqunas adjudicaciones y esperamos renovaciones/ampliaciones importantes. Desde la marca queremos seguir estando con nuestros clientes y darles el 100% de la seguridad y rentabilidad que necesitan.

Hablemos de 2020, ¿cuál es la tendencia predominante este año en el sector? ¿Cómo incidió la pandemia del coronavirus en las ventas de este tipo de vehículos y cómo ha evolucionado el año?

El 2020 lo recordaremos como un año atípico. Hemos estado tres meses en nuestras casas y eso se ha notado en todos los sentidos. Esta paralización ha provocado que publicaciones, adjudicaciones y entregas de unidades se retrasen al año 2021. No obstante, nuestros camiones no han parado y tampoco lo han hecho nuestros concesionarios y talleres oficiales, algo de lo que nos sentimos muy orgullosos. Hemos seguido y seguiremos atendiendo a los servicios esenciales que estaban y dan la cara en los momentos más difíciles. Por ello, aunque el año 2021 ha comenzado revuelto incluyendo una nevada histórica, donde hemos podido ver nuestros camiones de bomberos equipados con cuñas quitanieves, esperamos un 2021 mejor que el que dejamos, la flota de vehículos de emergencia necesita camiones más actuales y esperamos que los servicios de emergencia sigan contando con Mercedes-Benz como su marca de camiones de confianza.

"MERCEDES-BENZ TRUCKS TRABAJA CON TODOS LOS CARROCEROS. NUESTROS CAMIONES RÍGIDOS POR SÍ SOLOS NO SE MATRICULAN. SON NUESTRO PARTNER PERFECTO. EL TRABAJO CONJUNTO ES CLAVE PARA ENTREGAR AL CLIENTE EL MEJOR PRODUCTO Y ATENDIENDO A SUS **NECESIDADES**"





SICUR: IMPLICAR AL TRABAJADOR EN LA SELECCIÓN DE LOS EPI MEJORA SU SEGURIDAD

LOS TIEMPOS EN LOS QUE LOS RESPONSABLES DE LOS DEPARTAMENTOS DE CALIDAD, PREVENCIÓN O COMPRAS ERAN LOS ÚNICOS QUE DECIDÍAN HAN TERMINADO





HOY EN DÍA CADA VEZ SON MÁS LAS EMPRESAS QUE TAMBIÉN TIENEN MUY EN CUENTA LA OPINIÓN DE SUS EMPLEADOS PARA ESCOGER LOS EPIS.

no de los grandes problemas que ha arrastrado tradicionalmente la seguridad en nuestro país es que muchas empresas consideraban la prevención de riesgos laborales como una obligación que les suponía un gasto, en vez de una inversión. Aunque esta consideración errónea se centraba fundamentalmente en las pymes, no hay que olvidar que éstas representan más del 90% del tejido empresarial español. "Durante mucho tiempo esto ha ido lastrando la introducción de mejoras en la protección laboral", explica Maximino Martínez Tilve, Director Comercial en España y Portugal de Nitrex Seguridad Laboral. Sin embargo, este experto reconoce que en los últimos años se ha producido un gran avance en estas mejoras y las empresas están dando cada vez más importancia a la protección personal en sus planes de prevención. De cualquier manera, señala que todavía queda mucho camino por recorrer porque a algunas pymes "aún les sigue costando avanzar por esta senda". Entre los ámbitos que requieren especiales medidas de seguridad, se encuentran los trabajos en altura. Carmen Álvarez, Gerente de Hispano Industrias Svelt, destaca la necesidad de "aumentar la seguridad laboral en los trabajos que requieren la utilización de escaleras de mano y andamios,

ante el riesgo de caídas". En este sentido, recuerda que "las empresas deben poner a disposición de sus trabajadores equipos homologados y certificados, además de darles la formación necesaria y suficiente para que los utilicen correctamente". Y añade que, "es obligatorio realizar revisiones periódicas documentadas y siempre visuales antes de cada uso".

EQUIPOS DE PROTECCIÓN

Aunque aún quedan flecos por mejorar, la mayoría de las empresas están dando importantes pasos para garantizar la seguridad de sus trabajadores, un objetivo en el que los equipos de protección individual juegan un papel básico, como indica Maximino Martínez Tilve. "Se está produciendo un claro avance en la selección de los EPI y en su adecuación a cada tipo de actividad; se buscan los más adecuados para cada puesto de trabajo, y en esto tiene mucho que ver el ejemplo de las multinacionales que se han implantado en España y que han ido creando una cultura, que también se ha expandido hacia las compañías nacionales".

Uno de los aspectos claves de este proceso está siendo la progresiva implicación del trabajador en la selección de los EPI que va a utilizar. Como explica Martínez, "antes solo intervenían en esta decisión los responsables de prevención, calidad o compras, sin tener en cuenta la opinión de los empleados". Y esto podía entrañar dos grandes problemas: "que el operario no trabajara a gusto con su equipo (guantes, botas, gafas...) y que lo utilizara menos de lo que debería, con lo que aumentaba exponencialmente el riesgo de sufrir un accidente." Por ejemplo, "según un estudio del sector, entre el 40% y el 50% de los accidentes relacionados con las manos se producían por no llevar guantes en ese momento, no porque éstos no protegieran".

Las empresas están entendiendo que implicar al trabajador en la selección de sus equipos de protección es importante porque "éste conoce mejor que nadie los riesgos del puesto que ocupa y puede aportar una visión de primera mano sobre sus necesidades, por ejemplo, si requiere un guante más táctil, cómodo y fresco, que proteja mejor del corte y de las sustancias químicas, etc.". Además, el hecho de que estos equipos se ajusten a las necesidades del operario, puede hacer que su labor sea "más productiva".

RECONOCIMIENTOS ESTRUCTURALES EN LAS EDIFICACIONES

INTERVENCIONES DE RECONOCIMIENTO MÁS FRECUENTES QUE REALIZAN LOS SERVICIOS DE EMERGENCIAS EN LAS EDIFICACIONES







LOS RECONOCIMIENTOS DE ESTE
TIPO REALIZADOS POR LOS SPEIS
SON LOS MÁS HABITUALES, PERO
A LA VEZ LOS MÁS COMPLEJOS,
YA QUE, AUNQUE EN LA MAYORÍA
DE LOS CASOS, ESTOS
RECONOCIMIENTOS SON
REALIZADOS CORRECTAMENTE
POR EL JEFE DE LA INTERVENCIÓN,
EN OTRAS, PARA UNA ADECUADA
VALORACIÓN, SE REQUIERE DE UN
TÉCNICO EN ESTRUCTURAS.

n una ciudad son muchos los avisos que recibe el 112 y que no están relacionados directamente con incendios, rescates o accidentes, pero que requieren de la intervención de los SPEIS (Servicios de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos), con el fin de valorar ciertas situaciones que se producen y que pueden suponer un riesgo para los ciu-

dadanos. Nos referimos a los reconocimientos estructurales que realizamos tanto en el interior como en el exterior de las edificaciones.

Un reconocimiento es "la acción y efecto de explorar de cerca un lugar para obtener una información determinada" (Real Academia Española). A continuación, comentaremos las intervenciones de reconocimiento más frecuentes que realizamos los Servicios de Emergencias en las edificaciones:

FALSOS TECHOS

Las actuaciones de reconocimiento de falsos techos son muy habituales, y se deben normalmente a filtraciones de aqua procedentes de viviendas superio-



Los daños estructurales en los forjados de las plantas superiores es una de las causas de la caída de los falsos techos.



Los vaciados en solares pueden dejar al descubierto las cimentaciones de las edificaciones colindantes y generar un riesgo para sus estructuras

res o cubiertas y que por norma general no suelen representar peligro alguno. Otras, sin embargo, se realizan en edificaciones antiguas por fallos en algún elemento estructural, sobre todo en zonas húmedas (baños y cocinas) y que se manifiesta en el falso techo. La finalidad de estos reconocimientos es valorar que grado de afectación presenta la estructura y el riesgo existente para la edificación, y acometer aquellas acciones más adecuadas; clausura de la zona afectada, apeos y apuntalamientos o desalojo, y con ello garantizar la seguridad de las personas.

MUROS DE CARGA

Los muros de carga y cerramientos suelen ser, casi siempre, de forma prismática, destinados a resistir esfuerzos, cargas o empujes y cerrar espacios. Las cargas que reciben los muros son horizontales o verticales y tienen la particularidad de que además de la función de cerramiento, en ocasiones pueden ser también estructurales. En general trabaja a compresión y necesitan continuidad y solidez de apoyo. Los muros por su situación en el edificio se denominan:



Las obras realizadas en las fachadas de los edificios necesitan de un proyecto de obra y de dirección facultativa por ser parte de la estructura.

- Muro de fachada. Muro exterior que aísla el edificio de la calle y situado según la dirección de la misma. Si da frente al patio de manzana, se denomina muro de patio de manzana.
- Muro de 1ª crujía. El primer muro que se encuentra paralelo al de fachada. El espacio que se encuentra comprendido entre los muros de fachada y de 1ª crujía se denomina 1ª crujía. El muro siguiente, de 2ª crujía y el espacio entre los muros de 1º crujía y 2º crujía se llama 2ª crujía.
- Muro de medianería. El muro común a dos edificios contiguos.
- Muro de patio. El que forma un patio interior de un edificio.
- Muro de caja de escalera. El muro que sirve de sustentación a la escalera. Atendiendo a su situación en altura, se denominan, muros de cimiento, muros de sótano, de planta baja, de planta 1ª, etc.

La finalidad del reconocimiento es comprobar si el cerramiento afectado es un tabique de separación o por el contrario es un muro de carga que forma parte de la estructura del edificio con el consiguiente riesgo para la edificación. En los cerramientos de los edificios antiguos con estructura de entramado de madera, hay que tener especial precaución con los daños que se producen en la tabiquería ya que, aunque su propósito inicial es solo la de dividir espacios y no tienen una función estructural, debido al envejecimiento de la edificación, se da la circunstancia de que estas tabiquerías soportan cargas y se consideran parte de la estructura.



Las grietas vivas, experimentan variaciones por la actuación progresiva de acciones externas no controladas. Las grietas muertas, no experimentan progresión a lo largo del tiempo pues su movimiento se ha estabilizado, al haber desaparecido la causa que las origino

LAS ACTUACIONES DE RECONOCIMIENTO DE FALSOS TECHOS SON MUY HABITUALES, Y SE DEBEN NORMALMENTE A FILTRACIONES DE AGUA PROCEDENTES DE VIVIENDAS SUPERIORES O CUBIERTAS Y QUE POR NORMA GENERAL NO SUELEN REPRESENTAR PELIGRO ALGUNO



Es importante realizar reconocimientos en el interior de las cubiertas de madera para descartar daños en su estructura.

EL RECONOCIMIENTO DE OBRAS DE REFORMA EN EL INTERIOR DE LOCALES, VIVIENDAS, ... NO SON MUY FRECUENTES Y SE SUELEN PRODUCIR A PETICIÓN DE POLICÍA LOCAL, DEBIDO A QUE EN LAS INSPECCIONES QUE REALIZAN, OBSERVAN, QUE EN ALGUNOS CASOS SE HAN SUPRIMIDO CERRAMIENTOS U OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES SIN LA CORRESPONDIENTE LICENCIA NI DIRECCIÓN FACULTATIVA

OBRAS DE REFORMA

El reconocimiento de obras de reforma en el interior de locales, viviendas,... no son muy frecuentes y se suelen producir a petición de Policía Local, debido a que en las inspecciones que realizan, observan, que en algunos casos se han suprimido cerramientos u otros elementos estructurales sin la correspondiente licencia ni dirección facultativa, que garantice que las obras se estén ejecutando según el proyecto. Situación que requiere la presencia de bomberos para una valoración estructural que descarte que no se han producido daños en la edificación.

GRIETAS EN EDIFICACIONES

La activación a los Servicios de Emergencia se produce para reconocer grietas en viviendas, ya que son las primeras manifestaciones de las lesiones en las edificaciones y su aparición genera alarma a sus moradores. Se denominan grietas cuando afectan a todo el espesor del elemento, sobre todo en los casos de obras de fábrica. El objetivo de la actuación es verificar la estabilidad y solidez estructural, así como el estado de la edificación (ruina incipiente, ruina o ruina inminente) y que en su grado más avanzado puede ocasionar la no habitabilidad por el peligro de colapso.

La interpretación de las grietas en una edificación puede ser muy compleja, debido a que pueden ser varias las causas que estén actuando y en muchos de los casos deberemos de llevar un control de la progresión de las mismas por medio de fisurómetros o testigos de yeso con su fecha de colocación.

RECONOCIMIENTOS EN EL EXTERIOR DE LAS EDIFICACIONES

Aleros y cornisas

La caída a la vía pública de elementos ornamentales y cornisas de las fachadas de los edificios representa un gran peligro para los transeúntes. No hay una sola causa que origine estos desprendimientos si no que suele ser la suma de varios factores los que lo provocan; inclemencias meteorológicas, envejecimiento del material, falta de mantenimiento, canalones en mal estado, etc. Para una correcta valoración del estado de estos elementos, suele ser necesario el empleo de autos escaleras automáticas (AEA) o autos brazos extensibles (ABE) para grandes alturas. Una vez se han retirado los elementos inestables y dependiendo del resultado del reconocimiento, se valorará que riesgo hay de que se puedan producir posteriores desprendimientos y que zonas se restringe al tránsito (por medio de vallas metálicas) hasta que se consolide y repare la zona afectada por parte de la propiedad.



Se puede dar el caso, que en las cubiertas de madera a par e hilera, algún tirante roto pueda producir un empuje de cubierta manifestándose los daños en el alero.



Las fachadas con orientación a zona norte, suelen están más expuesta a las inclemencias meteorológicas y presentar un mayor deterioro que las fachadas orientadas a zona sur.

Fachadas en mal estado

Los reconocimientos de fachadas son bastantes habituales en nuestras ciudades, principalmente por revocos en mal estado y la caída de algunos ladrillos de fachada, con más afectación según la orientación de la fachada. Por lo general, la mayoría de estas actuaciones no requieren de acciones urgentes de importancia, solo una reforma exterior por parte de la propiedad.

LA INTERPRETACIÓN DE LAS
GRIETAS EN UNA EDIFICACIÓN
PUEDE SER MUY COMPLEJA, DEBIDO
A QUE PUEDEN SER VARIAS LAS
CAUSAS QUE ESTÉN ACTUANDO Y EN
MUCHOS DE LOS CASOS
DEBEREMOS DE LLEVAR UN
CONTROL DE LA PROGRESIÓN DE
LAS MISMAS POR MEDIO DE
FISURÓMETROS O TESTIGOS DE
YESO CON SU FECHA DE
COLOCACIÓN

LA FINALIDAD DE LOS RECONOCIMIENTOS EN LAS FACHADAS, ES COMPROBAR QUE NO HAY AFECTACIÓN ESTRUCTURAL EN EL EDIFICIO. PARA ELLO TENDREMOS QUE RECONOCER TANTO EL INTERIOR COMO EL EXTERIOR, ESTA ÚLTIMA ACCIÓN, POR MEDIO DE AEA O ABE CON EL OBJETIVO DE VERIFICAR QUE NO HAY DAÑOS ESTRUCTURALES DE IMPORTANCIA Y QUE AQUELLOS SOLO AFECTAN AL EXTERIOR DE LA EDIFICACIÓN



Las filtraciones de agua procedente de la cubierta y canalones en mal estado es la principal causa de la caída de las cornisas.

La finalidad de los reconocimientos en las fachadas, es comprobar que no hay afectación estructural en el edificio. Para ello tendremos que reconocer tanto el interior como el exterior, esta última acción, por medio de AEA o ABE con el objetivo de verificar que no hay daños estructurales de importancia y que aquellos solo afectan al exterior de la edificación.

Aunque los SPEIS realizan más reconocimientos de los aquí expuestos, me he centrado en los que se llevan a cabo en las edificaciones, por ser los más habituales, pero a la vez los más complejos, ya que, aunque en la mayoría de los casos, estos reconocimientos son realizados correctamente por el jefe de la Intervención, en otras, para una adecuada valoración, se requiere de un técnico en estructuras.



ENRIQUE ÁLVAREZ DÍEZ SUBOFICIAL BOMBEROS DE MADRID



LA NUEVA FLOTA DE VEHÍCULOS SANITARIOS DEL SAMUR PC, UN EJEMPLO DE DISEÑO, EFICACIA Y SEGURIDAD

90 VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS CON UNA LICITACIÓN BASE DE 12.253.539 EUROS





SE HAN CARROZADO 26
FURGONETAS DE SVA MERCEDES
BENZ, MODELO SPRINTER 4.19
CDI L2H2; 45 UNIDADES DE SU
MODELO 4.16 CDI L2H2 PARA LAS
AMBULANCIAS DE SVB MÁS UNA
PSIQUIÁTRICA, Y 18 MERCEDES
BENZ CLASE X 350D 4 MATIC
PARA LOS VEHÍCULOS DE
INTERVENCIÓN RÁPIDA.

n el año 2019 el Ayuntamiento de Madrid sacó a concurso 90 vehículos de emergencias con una licitación base de 12.253.539 euros. Fue adjudicado a finales del año 2020 a la empresa FRAIKIN, con sede en Barcelona, por una cantidad total de 11.885.933 euros + IVA y por un periodo de 5 años. El renting contratado es el más completo de su categoría. Incluye financiación; mantenimientos generales, preventivos y correctivos; neumáticos; carrocería; gestión administrativa, operativa, legal y técnica (inspección técnica de

vehículos e inspección técnica sanitaria); seguro a todo riesgo y asistencia en carretera. Todo ello con un coste total de 14.000.000 de euros.

Mercedes Benz se ha mantenido firme en un sector cada vez más competitivo gracias a la calidad y notoria búsqueda de la excelencia en su mecánica, confort y seguridad. Se han carrozado 26 furgonetas de SVA Mercedes Benz, modelo SPRINTER 4.19 CDI L2H2; 45 unidades de su modelo 4.16 CDI L2H2 para las ambulancias de SVB más una psiquiátrica, y 18 Mercedes Benz CLASE X 350d 4 MATIC para los Vehículos de Intervención Rápida.

AMBULANCIAS DE SVB Y SVA

El modelo SPRINTER 4.19 CDI monta un motor de 2987cc y 190cv; y el modelo 4.16 CDI dispone de un motor de 2143cc y 163cv. Ambos garantizan con creces un traslado ágil y seguro para las unidades de SVB y SVA, asegurando la respuesta deseada en situaciones de exigencia por las especiales condiciones de la conducción en el sector.

La calidad y seguridad, siempre presente en la marca, son garantía para el personal sanitario y los pacientes que son trasladados en estos dispositivos.

El cambio elegido es automático, modelo 7G-Tronic Plus, con un proceso de conmutación de marchas muy suaves y prácticamente imperceptibles para dis-



EXTERIOR DE AMBULANCIAS DE SVB Y SVA SAMUR PC.





CAMILLA «JÚPITER TG880C4» DE LA MARCA KARTSANA.



BANCADA ELECTRO-MECÁNICA MODELO EDEN DE LA MARCA STEM.

frute del TES en la conducción; y por supuesto, de los pacientes, donde ante diferentes patologías agradecerán la ausencia de posibles brusquedades en los cambios de marchas.

En lo referente a seguridad, desde el punto de vista de la conducción, incorporan de serie el programa electrónico de estabilidad ESP9i, que genera fuerzas de frenado cuando se dan situaciones críticas a la hora de estabilizar la dirección.

La luz de freno es adaptativa, lo que supone minimizar los riesgos de colisión por alcance gracias a su llamativa intermitencia, que pone en alerta a los conductores de los vehículos que puedan circular detrás. Los faros delanteros incorporan luces de xenón.

CARROZADO

Un emblema diferenciador de los vehículos de emergencias de SAMUR PC se encuentra en el carrozado. Son diseñados desde hace más de quince años por Rafael Saavedra Cervantes, Jefe de División del Parque de Vehículos. Con larga y consolidada experiencia en la materia, aporta en cada renovación las últimas novedades en el sector, con actualizaciones y tecnología de última generación para los vehículos sanitarios. Para ello, se ha puesto en manos de la empresa carrocera STIL CONVERSION, con la que repite contrato por los buenos resultados obtenidos en años anteriores con las

ambulancias de SVB y SVA, además de la psiquiátrica.

EL MODELO SPRINTER 4.19 CDI MONTA UN MOTOR DE 2987CC Y 190CV; Y EL MODELO 4.16 CDI DISPONE DE UN MOTOR DE 2143CC Y 163CV. AMBOS GARANTIZAN CON CRECES UN TRASLADO ÁGIL Y SEGURO PARA LAS UNIDADES DE SVB Y SVA

Esta empresa presume de especializarse en todo tipo de carrozados, asumiendo retos con ideas innovadoras en su desarrollo y garantizando la satisfacción del cliente gracias a la alta cualificación de su equipo técnico. Sin embargo, en este caso, el carenado elegido ha sido el sistema integrado de emergencias Quasar de FEDERAL SIGNAL VAMA, de gran potencia lumínica y que proporciona una visibilidad real de 360°. Al ir integrado en el techo de la ambulancia, favorece la aerodinámica y mejora notablemente su estética. Su perfil, minimizado y único en el sector, no se eleva de los 150mm, disminuyendo la resistencia al aire. Ha recibido las modificaciones necesarias solicitadas por Rafael Saavedra con un aumento considerable de luces perimetrales para mayor visibilidad. El diseño exterior sigue la línea de retos anteriores, con vinilos reflectantes de nivel II de alta visibilidad que ahondan en su compromiso de

cuidar la seguridad por encima de todo.
Ha añadido para todos sus vehículos avanzados, ECO portátil y soporte para analítica, y dotado a toda la flota con férulas de vacío, nevera y calienta sueros para hacer más ágil la conversión de las ambulancias de SVB a SVA, otra de las nuevas actualizaciones. Pues, de este modo, incorporando la electromedicina necesaria y el personal facultativo correspondiente en caso de necesidad, se encontrarían adaptadas como tipo C, con los compartimentos, instalación eléctrica y accesorios nece-

Otra novedad a tener en cuenta es el detector de monóxido de carbono integrado en el habitáculo sanitario, lo que previene de posibles intoxicaciones.

BANCADA Y CAMILLA

sarios para una rápida puesta en marcha.

Montan bancada electro-mecánica modelo EDEN de la marca STEM, con una capacidad máxima de carga de 300kg. Sus medidas son 2000x630 h327-548mm. Con bandeja de aluminio y kit de rodillo estándar, alcanza un peso total de 128kg. Cuenta con los certificados 10g de conformidad con las normativas europeas EN1789:2007+A2:2014 y EN1865-5(AnnexB).



LUCES PRIORITARIOS AZULES VIR SVA SAMUR PC.



UN EMBLEMA DIFERENCIADOR DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS DE SAMUR PC SE ENCUENTRA EN EL CARROZADO. SON DISEÑADOS DESDE HACE MÁS DE QUINCE AÑOS POR RAFAEL SAAVEDRA CERVANTES, JEFE DE DIVISIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS. APORTA EN CADA RENOVACIÓN LAS ÚLTIMAS NOVEDADES EN EL SECTOR

Dispone de suspensión hidroneumática para garantizar la reducción de las vibraciones, amortiguando sus efectos en caminos y carreteras irregulares, por lo que resulta ideal para traslados de pacientes neonatos en incubadora, pediátricos y politraumatizados.

Instala botonera electrónica remota con posiciones trendelemburg y anti-trendelemburg; bloqueo a la amortiguación con bandeja horizontal o inclinada, regulación de altura y desbloqueo que garantiza la descarga de la camilla sin alimentación eléctrica.

La camilla elegida ha sido el modelo «Júpiter TG880C4» de la marca Kartsana. Está fabricada predominantemente en aluminio con cabezal ajustable asistido por amortiguador. Se pueden seleccionar cinco posiciones intermedias, y el piernazal, de doble articulación, es asistido por dos amortiguadores. El colchón que incorpora de serie es el modelo P-359, termosoldado e ignífugo. Siempre según normativa UNE-E-1865-3 y 1789¬+A1. Su peso total asciende a 46kg, con una altura de carga de 710 mm.

VIRES

Con el modelo CLASE X de Mercedes Benz, los VIRES incorporan en su versión tope de gama diesel un potente motor 3.0 y 6 cilindros en V capaz de desarrollar 258cv a 3400 revoluciones por minuto. Es bastante silencioso y lineal, lo que puede hacer pensar en primera instancia que es menos potente de lo que en realidad es, pero a nadie deja indiferente una vez lo prueba y necesita sacar partido a su alto caballaje. De largo alcanza los 5,34 m, con un ancho de 1,92 m; más que muchos modelos de su categoría por el mayor ancho de vías en ambos ejes que monta Mercedes Benz. Su bastidor, de travesaños rígidos a la torsión es de acero de la mejor calidad. El resultado es una excelente resistencia y estabilidad en la marcha. Goza de la tracción permanente integral 4MATIC



HABITACULO SANITARIO SVA SAMUR PC



DISTRIBUCION DEL MATERIAL SANITARIO.



RAFA SAAVEDRA CERVANTES, JEFE DEL DISPOSITIVO DEL PARQUE DE VE-HÍCIJIOS DEL SAMUR PC

de Mercedes Benz. La desmultiplicación para todo terreno lo convierte en más que apto para defenderse sin contemplaciones cuando el pavimento, barro, nieve, etc., dificulten la conducción.

En cuanto a seguridad, dispone de sistemas avanzados de frenado, 7 airbags de serie y diferentes sistemas de asistencia a la conducción pasivos y activos que la configuran como una de las mejores pick up del mercado. Los VIRES han sido carrozados por el grupo TECNOVE. Con más de treinta años de experiencia en la fabricación de carrozados, transformación y acondicionamiento de vehículos, esta empresa se precia de haberse hecho a sí misma con esfuerzo y sacrificio, abanderando como muestra de su apertura empresarial, la apuesta por la in-

EN CUANTO A SEGURIDAD, DISPONE
DE SISTEMAS AVANZADOS DE
FRENADO, 7 AIRBAGS DE SERIE Y
DIFERENTES SISTEMAS DE
ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN
PASIVOS Y ACTIVOS QUE LA
CONFIGURAN COMO UNA DE LAS
MEJORES PICK UP DEL MERCADO

vestigación y el desarrollo hasta conseguir la calidad e innovación deseadas por sus clientes. En lo que a carrozados y transformación de vehículos se refiere, se ha especializado en los sectores de defensa, seguridad, sanidad, educación, telecomunicaciones y transporte refrigerado; trabajando a nivel nacional e internacional a través de sus 9 filiales en 60 países de todo el mundo. Los neumáticos de toda la nueva flota son "todas estaciones", lo que conlleva poder circular en condiciones climatológicas adversas garantizando una segura detención en caso de necesidad, acortando la distancia de frenado, y, por tanto, la seguridad del equipo y los pacientes trasladados.

ELECTROMEDICINA

Se ha optado por equipar los soportes avanzados con el monitor desfibrilador CORPULS3. Este monitor se caracteriza por un sistema modular que divide al aparato en tres unidades. La Unidad de Monitorización, la Caja del Paciente y el Desfibrilador/Marcapasos; dotando de una mayor flexibilidad y ayuda en la ergonomía gracias a la división en áreas funcionales.

Cuenta con una pantalla brillante de 8,4 pulgadas en color, transflectiva y personificable. Usa una interfaz intuitiva que facilita un rápido control en su manejo. Para la trasmisión de datos incorpora módem 3G y conexión WLAN o LAN en directo.

La realimentación es constante gracias al sensor corPatch CPR*, asegurando la intensidad instantánea deseada en cuanto a la reanimación por desfibrilación. Se acompaña de múltiples accesorios, como fundas de material con diferentes soportes para cada módulo y adaptador para camillas tubulares.

Su peso al completo es de 6kg más accesorios. Sus medidas son: 29,6 cm de alto × 30,5 cm de ancho × 19,5 cm de fondo. Se mantiene operativo en cuanto a funciones básicas, monitorización de ECG y desfibrilación a temperaturas comprendidas entre los - 20°C y 55°C El respirador artificial es el modelo MEDUMAT Standard² de la marca Weinmann.

En su búsqueda por ofrecer la calidad esperada, este dispositivo incluye múltiples opciones en los modos de



AMBULANCIA PSIQUIÁTRICA.



EXTERIOR DE AMBULANCIAS DE SVB Y SVA SAMUR PC. A LA DERECHA, HABITACULO SANITARIO SVA SAMUR PC.

SE HA OPTADO POR EQUIPAR LOS SOPORTES
AVANZADOS CON EL MONITOR DESFIBRILADOR
CORPULS3. ESTE MONITOR SE CARACTERIZA POR
UN SISTEMA MODULAR QUE DIVIDE AL APARATO EN
TRES UNIDADES. LA UNIDAD DE MONITORIZACIÓN,
LA CAJA DEL PACIENTE Y EL DESFIBRILADOR /
MARCAPASOS; DOTANDO DE UNA MAYOR
FLEXIBILIDAD Y AYUDA EN LA ERGONOMÍA
GRACIAS A LA DIVISIÓN EN ÁREAS FUNCIONALES

ajuste. Además de la IPPV, cuenta con modo RCP (reanimación cardiopulmonar), RSI (asistencia en la administración de anestésico), Demand y CPAC. Su manejo es intuitivo y la pantalla cuenta con visualización de curvas para una mejor supervisión del estado del paciente. Mediante un filtro higiénico protege al paciente de la contaminación ambiente. El aspirador de secreciones, de la misma marca, Weinmann, es el modelo ACCUVAC LITE.

A través de un regulador giratorio continuo se puede ajustar y configurar la presión negativa que se muestra en el manómetro del dispositivo. Se ha diseñado de manera que sirva también para evacuar el aire del colchón y férulas de vacío, acortando los tiempos de respuesta en las intervenciones. La bomba de perfusión es el modelo Volumat MC agilia de la marca Freseniux. Cuenta con tope de flujo automático, sistema de verificación de oclusión (OCS) y una amplia gama de caudal. Al ser el diseño del segmento de silicona, la velocidad de caudal aumenta hasta los 1500ml/h. Gracias a sensores especiales, goza de una gestión de la presión inteligente, por lo que la fiabilidad de infusión en máxima, y, por tanto, la recalibración de la bomba es innecesaria. A mi juicio, y tras más de 22 años en el sector, puedo afirmar que se trata de una gran elección a la hora de configurar una magnífica flota de vehículos y dotación de material al servicio de los pacientes de la Villa de Madrid.



CRISTIAN FERNÁNDEZ GINER TÉCNICO EN EMERGENCIAS SANITARIAS SUMMA112



FILOMENA, LA TORMENTA PERFECTA

DESDE LAS INTENSAS LLUVIAS Y FUERTES VIENTOS SUFRIDOS EN EL ARCHIPIÉLAGO Y SUR DE ANDALUCÍA, A LA ESPECTACULAR NEVADA VIVIDA EN EL CENTRO PENINSULAR





SI UN DESASTRE NATURAL NOS HA
TRAÍDO DE CABEZA A LOS
SERVICIOS DE EMERGENCIA EN LOS
ÚLTIMOS MESES, A TODOS NO
VIENE A LA CABEZA LA TORMENTA
QUE SE BAUTIZO CON EL NOMBRE
DE FILOMENA.

i un desastre natural nos ha traído de cabeza a los servicios de emergencia en este mes de enero, a todos no viene a la cabeza la tormenta que se bautizo con el nombre de Filomena. Esta borrasca Filomena ha atravesado la península del sur al norte, creando a su paso una serie de sucesos en los que ha sido necesaria nuestra intervención. Desde las intensas lluvias acompañadas de fuertes vientos sufridos en el archipiélago y sur de Andalucía, a la espectacular nevada vivida en el centro peninsular.

CRONOLOGÍA DE LA BORRASCA FILOMENA

Día 8 enero "Se emiten avisos de nivel rojo por nevada acumulada superior a 20 cm en 24 horas en zonas bajas de Madrid y de gran parte de Castilla-La Mancha, interior norte de la Comunidad Valenciana y valle medio y bajo del Ebro en Zaragoza, Teruel y Tarragona."
Dia 9 de enero "La gran nevada prevista afecta al centro y este de la Península, con espesores entre 20 y 50 cm. Los máximos se dan en Madrid capital y su entorno y en zonas altas de Castellón."
Días 11 a 15 de enero Ola de Frio "Durante estos días se produjeron temperaturas bajas y heladas generalizadas en gran parte de interior peninsular." "Se registraron numerosas efemérides, entre las que destacan los -13.4° C registrados en Toledo (el anterior registro era -9.8° C), los -21.0° C de Teruel (antes -19° C) y los -21.3° C de Calamocha (antes -20° C en su actual emplazamiento), todos ellos el día 12."



No solo los vehículos de los servicios de extinción hemos tenido problemas de movilidad, el resto de fuerzas de seguridad también han necesitado de una ayuda extra.





Las calzadas de la ciudad se encontraban casi impracticable para el desarrollo de nuestro trabaio.



El simple hecho de emplazar la autoescalera requería de un extra de dificultad

"Este día 12 fue el más frío de la ola. AEMET registró los valores de temperaturas mínimas más bajas: -26.5° C en Torremocha del Jiloca (Teruel), -25.4° C en Bello (Teruel) y -25.2° C en Molina de Aragón (Guadalajara)."

Datos obtenidos de la página oficial de AEMET del informe sobre episodio: Meteorológico de Fuertes Nevadas y Precipitaciones Ocasionadas por Borrasca Filomena y Posterior Ola de Frío.

Si esta profesión nos prepara para algo, es la de tener la capacidad para dar solución a situaciones inesperadas. La tormenta Filomena no pasara a la historia de no ser por la gran nevada acontecida en el centro peninsular. En esta ocasión el servicio de alertas de AEMET, nos pronosticó en la zona centro, entre las cotas de 500 y 700 metros de altura, unos espesores de entre 20 y 50 cm de nieve. AEMET acertó y los espesores se acercaron más a los 50 cm.

Con esta copiosa nevada podemos imaginarnos las dificultades que hemos parecido los servicios de emergencia para desarrollar nuestro trabajo en zonas urbanas. Pero no todo quedó ahí, Filomena tenía qanas de más y nos trajo una inusual bajada brusca

CON ESTA COPIOSA NEVADA
PODEMOS IMAGINARNOS LAS
DIFICULTADES QUE HEMOS PARECIDO
LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA
PARA DESARROLLAR NUESTRO
TRABAJO EN ZONAS URBANAS

EN LAS ZONAS CENTROS DE LAS CIUDADES HEMOS TENIDO QUE HACER FRENTE A UN ALTO NÚMERO DE INTERVENCIONES PRODUCIDAS POR LA TORMENTA, SIN DEJAR DE LADO LAS ATENDIDAS HABITUALMENTE

de las temperaturas, que hizo de las ciudades nevadas auténticas pistas de patinaje haciendo casi imposible la circulación de nuestros vehículos. A esto hay que añadir una cantidad inmensa de árboles, ramas y todo tipo de objetos cruzados en las calles que hacía imposible la circulación. Con estas condi-



Un manto blanco sin final es lo que se aprecia desde el interior del vehículo.



Nadie se ha salvado de la tormenta Filomena, las ambulancias también han quedado atrapadas.



Todas las grandes ciudades de la comunidad de Madrid han resuelto sus intervenciones con vehículos más adaptados para el ámbito rural que al urbano. (Alcorcón hizo frente a las intervenciones con sus vehículos 4x4)





Toda la zona sur de la Comunidad de Madrid ha sufrido el envite de la borrasca Filomena. (Bomberos de Móstoles durante una intervención).



La movilidad en la zona sur de la Comunidad de Madrid se vio fuertemente alterada con el paso de la borrasca Filomena.



Los vehículos de mando con tracción 4x4 ha sido uno de los más utilizados para el salvamento de personas atrapadas y para realizar todo tipo de traslados.

ciones, los servicios de emergencia de la zona centro de España hemos tenido que hacer frente a un alto número de intervenciones producidas por la tormenta, sin dejar de lado las atendidas habitualmente.

OPERATIVIDAD DE NUESTRAS FLOTAS

Uno de los puntos que más tenemos que tener en cuenta a la hora de diseñar nuestra flota de vehícu-

EL NEUMÁTICO M+S CON EL PICTOGRAMA DE LOS TRES PICOS, ESTÁN DISEÑADOS NO SOLO PARA LA NIEVE, SINO QUE CON LLUVIA TAMBIÉN MEJORA SU RENDIMIENTO ANTE UNO CONVENCIONAL

LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO NO INCREMENTAN DE MANERA SUSTANCIAL EL PRECIO DE REMPLAZO Y NOS GARANTIZA UNA TRACCIÓN QUE NI POR ASOMO CONSEGUIRÍAMOS CON UNO DE VERANO

los es la operatividad. El significado de esta palabra lo deja bien claro "es la capacidad para realizar una función". Si el servicio se presta mayoritariamente en zona urbana no tiene mucho sentido mantener una flota de vehículos 4x4 para una sola ocasión. Con un cambio rápido de estrategia a la hora hacer frente a estos infrecuentes fenómenos adversos, podemos prestar nuestro servicio. Todos tenemos vehículos más adaptados para todo tipo de terreno como los BRP, BFP o furgones equipados con tracciones 4x4. Este tipo de vehículos, aunque no son específicos para el uso urbano, equipándolo con otro material, pueden sacar adelante ocasionalmente las intervenciones que surjan sin mayor problema.

NEUMÁTICOS DE INVIERNO

El uso de neumáticos de invierno es poco habitual en nuestros vehículos y debería de ser algo imprescindible. Este tipo de neumáticos M+S con el pictograma de los tres picos, están diseñados no solo para la nieve, sino que con lluvia también mejora su rendimiento ante uno convencional. Esta opción es más



Bomberos Ayuntamiento de Madrid ha utilizado sus vehículos 4x4 destinados a otros fines, para dar servicio a una primera intervención.



En los propios parques de bomberos han necesitado la activación de maquinaria para no perder la operatividad.



Las cadenas no fue la opción más recomendable por el estado cambiante de la calzada

que aconsejable, ya que este tipo de neumáticos de invierno no incrementa de manera sustancial el precio de remplazo y nos garantiza una tracción que ni por asomo conseguiríamos con uno de verano. En cuanto a su durabilidad por el uso que damos a nuestros vehículos no cambia con respecto a uno convencional.

Otra de las opciones disponibles es el uso de las cadenas en la que encontramos dos opciones; la cadena de nieve de acero y las textiles en sus diferentes variantes. Durante la borrasca Filomena el uso en la ciudad del modelo de acero ha sido puntual y nos ha creado más problemas que soluciones. Los trayectos a los siniestros con calzadas totalmente transitables se mezclaban con algunos aún por limpiar. Esta mezcla en la calidad de las calzadas nos hace imposible llevar las cadenas instaladas ya que por operatividad llevarlas puestas nos limita totalmente la velocidad de circulación en zonas sin nieve o hielo. Otro problema es la velocidad máxima con la que se puede circular con ellas, trafico la marca en 30 km/h. Cuando la calzada está limpia y sobrepasamos esta velocidad lo más seguro es que deterioremos el neumático y además con toda seguridad romperemos las cadenas. Otro de sus inconvenientes es su instalación. De ser necesario su uso en parte del recorrido, su montaje aumentaría desproporcionadamente nuestro tiempo de respuesta. En cuanto a las textiles como ventajas sobre las de acero podemos destacar su facilidad de montaje y su ligereza. Estas dos ventajas sobre las de acero, las hacen ser la mejor opción para equipar nuestros vehículos en

SI EL SERVICIO SE PRESTA MAYORITARIAMENTE EN ZONA URBANA NO TIENE MUCHO SENTIDO MANTENER UNA FLOTA DE VEHÍCULOS 4X4 PARA UNA SOLA OCASIÓN EN ESTA OCASIÓN EL SERVICIO DE ALERTAS DE AEMET, NOS PRONOSTICÓ EN LA ZONA CENTRO, ENTRE LAS COTAS DE 500 Y 700 METROS DE ALTURA, UNOS ESPESORES DE ENTRE 20 Y 50 CM DE NIEVE



El estado de las carreteras en las primeras horas, las hacia casi impracticables.



La borrasca Filomena dejo un manto blanco más típico de las más de zonas nórdicas.

momentos puntuales en los que las ruedas M+S por el estado de la calzada pierde su adherencia. En el mercado encontramos modelos y tamaños para poder equipar nuestros neumáticos ya sean de diámetro 17.5, 19.5 o 22.5 pulgadas, que son los más habituales en nuestros camiones.



MANUEL RUJAS
SARGENTO CONDUCTOR
BOMBEROS DE MADRID

"POCO A POCO, POR LA CONCIENCIA ECOLÓGICA, LOS VEHICULOS ELÉCTRICOS SE IMPONDRAN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE SANITARIO"

JOSÉ ALBERTO RAMÍREZ, RESPONSABLE DE VEHÍCULOS CARROZADOS EN FORD





FORD ES EL ÚNICO
FABRICANTE QUE OFRECE LA
TECNOLOGÍA ECOBLUE HYBRID
EN EL MERCADO DE
VEHÍCULOS COMERCIALES Y
"CON TODAS LAS VENTAJAS DE
HACERLO SOBRE UN MOTOR
DIÉSEL FRENTE A OTROS
FABRICANTES QUE LA
DESARROLLAN SOBRE GAS Y/O
MOTORES DE GASOLINA".

on objeto de conocer las novedades de Ford, en concreto las últimas tecnologías híbridas incorporadas a sus vehículos, desde SERVICIOS DE EMERGENCIA hemos entrevistado a José Alberto Ramírez, Responsable de Vehículos carrozados en Ford. Ramírez nos da a conocer los últimos datos cosechados por la marca en el sector del transporte sanitario y las expectativas de cara a este nuevo año 2021.

Granadino de nacimiento, se licenció en Derecho y trabajó en la Caja de Ahorros de Granada para luego viajar a Barcelona y estudiar el MBA en ESADE. Posteriormente se incorporó a Ford, donde empezó trabajando en Ford Credit en el área comercial y luego ocupó puestos de jefe de zona de turismos, coordinador de Marketing y Gerente del Dpto de Servicios oficiales. Después pasó a ser Director de la zona Sur del RACC para luego volver a Ford como jefe





de zona de comerciales y desde hace 5 años se dedica plenamente al área de vehículos transformados.

¿Cómo se comportó el mercado en el atípico 2020 para Ford en el segmento de ambulancias?

Efectivamente el año pasado ha sido un año atípico en todos los aspectos en esta industria de la automoción. Ha sido un año sin duda marcado por la pandemia y todo lo que ha conllevado en términos de sufrimiento para la población, restricciones de movilidad y efectos sobre la economía del país, sobre las empresas.

De esta forma, el total de los vehículos transformados cayó un 17,25%. Sin embargo, entre concursos públicos y necesidades sanitarias por la pandemia, el número de ambulancias llegó hasta las 1430 unidades, un 134,43%; lo cual demuestra la necesidad social de este servicio.

¿En qué consiste la novedosa tecnología MILD HYBRID de Ford?

La tecnología Mild Hybrid, Ecoblue Hybrid en nuestro caso, es la tecnología que nos permite ofrecer la ETI-QUETA ECO en la gama TRANSIT.

Somos el único fabricante que ofrece esta tecnología en el mercado de vehículos comerciales y con todas las ventajas de hacerlo sobre un motor diésel frente a otros fabricantes que la desarrollan sobre gas y/o motores de gasolina.

Hablamos de un vehículo diésel con un uso "convencional" para el usuario, que cuenta con el apoyo de unas baterías de Ion-litio de 48 voltios, los cuales mejoran el rendimiento del vehículo a baja velocidad, en el arranque, en el consumo eléctrico de componentes, de modo que se consigue un 8% de mejoría en su rendimiento y con un 4% de ahorro de combustible. No es necesario conectar la batería a una toma eléctrica. El motor eléctrico, no mueve la furgoneta, pero la ayuda a mejorar su rendimiento y reducir su consumo de forma notable.

La batería de 48 V se recarga con la frenada regenerativa, al frenar o soltar el acelerador de modo que no hay que preocuparse de ella ni enchufarla.

EL TOTAL DE LOS VEHÍCULOS TRANSFORMADOS EN EL PAÍS CAYÓ UN 17,25%; SIN EMBARGO, ENTRE CONCURSOS PÚBLICOS Y NECESIDADES SANITARIAS POR LA PANDEMIA, EL NÚMERO DE AMBULANCIAS LLEGO HASTA LAS 1430 UNIDADES, UN 134,43%; LO CUAL DEMUESTRA LA NECESIDAD SOCIAL DE **ESTE SERVICIO**

Esta tecnología es más eficiente y práctica que la otra forma de disponer de la etiqueta "ECO" en los vehículos, instalando el equipo de gas.

La tecnología Hibrida está muy por encima de la gasificación de los vehículos; de la instalación de equipos para circular con gas. No es intrusiva en el motor del vehículo como lo es instalar el equipo de gas, es más económica, tiene menos de la mitad de coste y además no lastramos la unidad con peso adicional, algo muy importante.

Otra gran ventaja es que el usuario no tiene que estar pendiente de repostar el gas, pues la batería como he explicado se carga sola de forma regenerativa con la frenada.

¿Cuál es la principal diferencia entre los vehículos mild hybrid (MHEV) y los híbridos eléctricos enchufables (PHEV)?

Junto a los vehículos Mild Hybrid; están los vehículos PHEV, vehículos Plug-in Hybrid, enchufables.

En este sentido, tenemos en nuestra gama de productos la Transit Custom PHEV. Vehículo ideal para el ámbito sanitario, donde la autonomía es crítica y donde un vehículo no puede pararse a medio camino de una asistencia o traslado y quedarse sin autonomía por falta de energía. Eso nunca pasará en nuestra Ford Custom PHEV. Es etiqueta "0", pues la fuerza que mueve el vehículo es eléctrica, con una autonomía de 41 klm con su motor eléctrico y las baterías totalmente cargadas



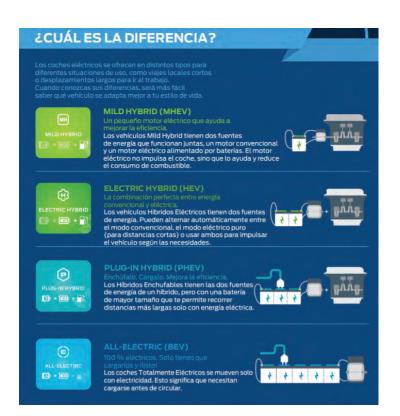
y luego durante la conducción se van recargando de modo que siempre están accionándose. Son lo que se viene a llamar vehículo eléctrico de rango extendido (Reev), vehículos en el que el motor eléctrico es el que mueve el coche y el motor de combustión actúa como generador de electricidad.

Dispone adicionalmente al sistema eléctrico; del motor Ecoboost 1.0 para generar energía y alimentar la batería eléctrica, de modo que podemos decir que la autonomía del vehículo es infinita. El conductor nunca debe tener miedo de quedarse "parado" con nuestra Custom Phev; pues mientras tenga gasolina en el depósito, podrá el motor convencional generar electricidad para cargar la batería, que es la que mueve el coche.

La Custom PHEV dispone de 4 modos de conducción, "auto", donde se prioriza el modo eléctrico, modo "después" para aguardar la energía de la batería eléctrica para el momento en que se entra en una zona de bajas emisiones, modo "carga", en el que el motor Ecoboost carga la batería mientras se conduce (no hay que parar el vehículo), de recarga incluido y modo "ahora", en el que se activa la conducción en modo eléctrico puro para poder entrar en las zonas de cero emisiones.

Incorpora además la función de Geoperimetraje de serie; pronto las ciudades perimetrarán las zonas de cero emisiones y nuestro coche las detectará para automáticamente cambiar a modo eléctrico para circular por ellas.

¿Qué penetración tienen estas tecnologías en el sector de los vehículos de emergencias?





"ESTE AÑO TENEMOS COMO
OBJETIVO DAR A CONOCER ESTOS
PRODUCTOS, ESTA GAMA TRANSIT
ELECTRIFICADA, TANTO HÍBRIDA
COMO ENCHUFABLE COMO SOLUCIÓN
IDEAL PARA LAS EMPRESAS QUE
PRESTAN EL SERVICIO EN LAS
DISTINTAS COMUNIDADES
AUTÓNOMAS"

Actualmente no es tan frecuente encontrar vehículos eléctricos en las flotas de los clientes, pero poco a poco por la mayor conciencia ecológica se irán imponiendo en las empresas que prestan un servicio para la administración pública, en las de ámbito sanitario privado, por los ahorros de combustible y la mejora del rendimiento de los vehículos.

De cara a este 2021, que estimaciones tiene Ford respecto al sector ¿qué entregas tenéis previstas a corto plazo?

Este año tenemos como objetivo dar a conocer estos productos, esta gama Transit Electrificada, tanto híbrida como enchufable como solución ideal para las empresas que prestan el servicio en las distintas comunidades autónomas.

Las entregas programadas dependerán también de los concursos públicos convocados, pero apuntamos a un 15% de cuota en el segmento.



EL 061 DE ANDALUCÍA ACREDITADA PARA FORMAR EN EMERGENCIAS PEDIÁTRICAS

SE HA EVALUADO TANTO LA DISPONIBILIDAD DE DOCENTES INSTRUCTORES EN EPES COMO LA ADECUACIÓN DE SUS INSTALACIONES





LA EMPRESA PÚBLICA DE
EMERGENCIAS SANITARIAS ES EL
PRIMER CENTRO DE LA SANIDAD
PÚBLICA EN NUESTRO PAÍS,
AUTORIZADO PARA IMPARTIR
CURSOS ESPECIALIZADOS EN
ATENCIÓN PREHOSPITALARIA AL
TRAUMA GRAVE (PHTLS) Y EN
EMERGENCIAS PEDIÁTRICAS (EPC).

a Empresa Pública de Emergencias Sanitarias (EPES 061) ha sido acreditada por la Asociación Nacional de los Servicios Médicos de Emergencia (NAEMT) para impartir formación especializada en emergencias pediátricas. Esta asociación de profesionales de emergencias, que representa todos los profesionales de los servicios médicos de emergencia pre y extrahospitalaria de Estados Unidos, autorizó a la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias a ser centro acreditado

para formar a profesionales médicos, enfermeros y técnicos de emergencias sanitarias en la atención al trauma grave en el ámbito extrahospitalarios (PHTLS).

Durante este mes de diciembre, una decena de profesionales de EPES de diferentes categorías han realizado el curso oficial de Asistencia Pediátrica Prehospitalaria, en el que los futuros docentes de EPES de esta materia han podido finalizar la etapa de entrenamiento para convertirse en docentes acreditados.

Este curso, que se impartirá a los profesionales de EPES en los próximos años, forma parte del amplio programa educativo de la NAEMT, que goza de un reconocido prestigio internacional y son referente formativo en 33 países.

El curso, que ante las restricciones actuales por la Covid-19 se ha impartido en formato on line, ha contado con docentes internacionales que han facilitado al alumnado formación en la atención en situaciones de urgencias pediátricas, por traumatismos, por tóxicos, ante urgencias respiratorias, así como como asistir el parto de urgencias y la estabilización del neonato. En estas sesiones se han analizado las evidencias clínicas en las urgencias cardiovasculares, las últimas recomendaciones para la reanimación o el tratamiento a niños con necesidades de cuidados especiales. Además, de tratar aspectos relacionados con la atención a situaciones de catástrofes con especial atención a los niños o situaciones de maltrato en las que puedan estar afectados.

El director gerente de EPES, José Luis Pastrana, ha señalado "la importancia que tiene esta acreditación para disponer de una formación básica, homogénea y estructurada orientada a los profesionales sanitarios en Andalucía, tratándose de una formación de calidad reconocida y acreditada en emergencias ahora ya disponible en nuestra Comunidad".

La NAEMT ha evaluado tanto la disponibilidad de docentes instructores en EPES, así como la adecuación de sus instalaciones y el equipamiento necesario para impartir estos cursos en sus instalaciones.

"EL PRODUCTO MÁS DEMANDADO ES NUESTRA CABINA DOBLE ORIGINAL, REALIZADA DE MANERA INTEGRAL POR SCANIA"

MANUEL NIEVES, PUBLIC & SPECIAL BUSINESS MANAGER DE SCANIA IBÉRICA



LA CONECTIVIDAD ES LA
CLAVE HOY EN DÍA. SCANIA
ESTÁ LIDERANDO ESTA
EVOLUCIÓN Y ES PIONERA
EN OFRECER SERVICIOS DE
GRAN VALOR PARA EL
CLIENTE. ADEMÁS, EL
OBJETIVO DE SCANIA ES
LIDERAR EL CAMBIO HACIA
UN SISTEMA DE
TRANSPORTE SOSTENIBLE.

esde SERVICIOS DE EMERGENCIA entrevistamos a Manuel Nieves, Public &Special Business Manager de Scania Ibérica. Hablamos con él sobre los resultados cosechados en el sector de los servicios de extinción de incendios en el atípico 2020, sus últimas innovaciones y sus productos más demandados.

¿Cuál es el valor diferencial de los vehículos Scania para los servicios de extinción de incendios?

En primer lugar, SCANIA cuenta con una dilatada experiencia en la fabricación de vehículos de bomberos, caracterizados por su fiabilidad y su robustez, condiciones imprescindibles en este negocio. Uno de nuestros objetivos es poder cumplir con las exigencias de un sector tan específico, y lo podemos hacer gracias a una gama exclusiva para este tipo de aplicación.

En un sector tan particular y especial para nosotros como el de emergencias y vehículos de rescate, nos ponemos en la piel de los propios usuarios que son los diferentes parques de bomberos, ya sean municipales, provinciales, autonómicos, ofreciéndoles todo nuestro soporte y nuestros productos y servicios, los cuales entendemos que encajan con sus necesidades y prioridades a la hora de seleccionar la mejor herramienta para trabajar día a día y estar siempre preparados:

- -Todas las cabinas se construyen en fábrica SCANIA, teniendo diferentes líneas de producción independientes y exclusivas para el desarrollo de nuestros productos,
- -Ofrecemos flexibilidad en la configuración y especificación del chasis, gracias a nuestro sistema modular de producción.
- -Otro punto a tener en cuenta es nuestra amplia red de concesionarios y talleres oficiales distribuidos tanto por España donde contamos con quince puntos de servicio,







como en nuestro país vecino Portugal, donde contamos con siete.

- -El plazo de entrega es un factor muy valorado por nuestros clientes y solemos contar con plazos ajustados para que el vehículo pueda llegar cuanto antes al Servicio.
- Y por supuesto, tenemos una estrecha cooperación con todos los fabricantes de segunda fase del sector, comúnmente llamados carroceros, ya que son parte integral de cada proyecto que podamos ejecutar. La carrocería es fundamental en este tipo de camiones y lógicamente tiene que existir una buena relación tanto comercial como técnica con cada uno de los carroceros.

¿Cómo se comportó el mercado de este sector en 2020?

El pasado año 2020 fue atípico ya que una vez se decretó en marzo el Estado de Alarma, la Administración detuvo su actividad y en ese sentido hubo varias licitaciones públicas que no pudieron llegar a publicarse, hasta que pasados unos meses se volvió a retomar la actividad y en ese sentido pudimos ir de nuevo colaborando con todos los fabricantes de segunda fase en diferentes proyectos que esperamos durante este año 2021 y venideros, llevar a cabo. No obstante, cerramos el año con cerca de un 50% de penetración en este sector de vehículos de emergencia y rescate.

Por dar algún dato sobre el mercado, SCANIA conjuntamente con el fabricante de carrocerías ITURRI, se alzaron con el concurso de 92 Bombas Rurales Pesadas (BRP) para la Generalitat de Cataluña, mediante el cual y durante este y los próximos dos años, se irán entregando los vehículos al cliente, siguiendo el plan de entregas definido en dicha licitación.

¿Cuáles son los modelos más demandados para este sector?

Cualquier producto SCANIA es muy solicitado por el mercado, dado su alto grado de seguridad y calidad. Aunque, el producto más demandado es nuestra cabina doble original, denominada Crew Cab, de la cual disponemos de dos modelos dentro de nuestra gama de cabinas P (modelo CP28 para alojar hasta 6 personas, con dos alturas de techo disponibles, bajo y alto; y el modelo CP31, que podría alojar hasta 8 personas, también con techo bajo y alto) Esta cabina es realizada de manera integral por SCANIA, es decir, no es transformada ni doblada por segundos fabricantes o carroceros.

"CERRAMOS EL AÑO 2020 CON CERCA DE UN 50% DE PENETRACIÓN EN ESTE SECTOR DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA Y RESCATE"

Todas nuestras cabinas cumplen estrictamente con los requisitos de prueba de colisión de ECE-R29 versión 3; y además con la norma sueca VVFS 2003:29, algo más exigente que la R29 en cuanto a las pruebas de ensayo contra impactos en las cabinas; y por supuesto, para este específico sector, también cumplimos con la legislación estándar europea contra incendios EN-1846-2.

Bombas urbanas pesadas, bombas rurales, autoescaleras, nodrizas..., en cualquier tipo de vehículo, SCANIA ha podido colaborar con diferentes Servicios y Parques, con lo cual la experiencia y conocimiento adquiridos ha sido y es uno de los pilares fundamentales en el trabajo diario con este sector.

También hemos podido ver a la UME trabajar con nuestros vehículos polivalentes, en este caso como camión quitanieves, durante el temporal de nevadas copiosas acontecido el pasado mes de enero.

¿Cuáles son las últimas tecnologías incorporadas, tanto en seguridad como en conectividad, que incorporan los vehículos Scania?

La conectividad es la clave hoy en día. Scania está liderando esta evolución y es pionera en ofrecer servicios de gran valor para el cliente. Un factor determinante para incrementar la rentabilidad en los negocios de los clientes son la amplia gama de servicios conectados que solo la marca puede ofrecer de manera integral y como una solución adaptada a sus necesidades. Nuestro foco está en personalizar los servicios y sólo Scania puede hacerlo. Tratamos de ofrecer al cliente lo que necesita, analizando sus operaciones, sus vehículos y/o conductores. De esta forma podemos ofrecer una solución a medida para obtener el máximo rendimiento de su negocio. Los clientes demandan este tipo de servicios. Sabemos que la confortabilidad es otro punto importante para el personal de bomberos, y en este sentido, SCANIA desarrolló un sistema de climatización específico y único en el sector para nuestras cabinas dobles, mediante el cual la tripulación que va sentada en la parte trasera de la cabina tiene el control de calefacción, ventilación y aire acondicionado en esa zona, mientras que el conductor y acompañante delanteros pueden controlar también la climatización de la zona delantera de la cabina.





Y por supuesto en la parte de seguridad, se ha trabajado mucho en toda la nueva gama que SCANIA lanzó al mercado durante los años 2016 y 2017, como por ejemplo el sistema completo de Airbags, tanto en el volante del conductor, como el exclusivo sistema de airbags de cortina lateral, tanto para cabinas sencillas como para nuestras cabinas dobles originales. El airbag de cortina lateral se instala en la parte superior de cada puerta, y se despliega cuando el vehículo sufre una colisión o un vuelco. Una vez que se ha desplegado, permanece inflado hasta seis segundos. Con esta tecnología intentamos evitar lesiones en la cabeza, así como posibles daños debidos a las esquirlas de cristal.

También nos gustaría mencionar en la parte de seguridad, los sistemas avanzados de asistencia al conductor, denominados ADAS (por sus siglas en inglés, advanced driver assistance systems) que incrementan notablemente la seguridad activa. Estos sistemas, al mismo tiempo que permiten facilitar la conducción, mejoran la seguridad vial y minimizan el riesgo de accidentes o colisiones. El frenado autónomo de emergencia (AEB), la detección de ángulo muerto, la alerta de cambio de carril (LDW), el sistema de prevención de colisión por cambio de carril o el sistema de detección de cansancio del conductor, son algunos de estos sistemas que podrían equiparse en el portfolio comercial que SCANIA ofrece al mercado.

Conforme a la normativa europea, éstos y otros equipamientos de seguridad serán obligatorios a partir de 2022, aunque SCANIA ya los ofrece en todos sus productos.

¿Existe ya una demanda por parte de los servicios de extinción de incendios de vehículos con tracciones alternativas?

El objetivo de Scania es liderar el cambio hacia un sistema de transporte sostenible. Los vehículos de baterías serán la herramienta principal para impulsar este cambio y permitir soluciones de transporte no dependientes de combustibles fósiles que permitan ahorrar a los clientes.

El rápido desarrollo de soluciones eléctricas para vehículos pesados incluye el rápido avance de las tecnologías de baterías en cuanto a capacidad de almacenamiento de energía por kg. El tiempo de carga, los ciclos de carga y la economía por kg están mejorando rápidamente. Esto significa que estas soluciones serán más rentables, principalmente en aplicaciones repetitivas y predecibles. Gradualmente sobrepasarán en la mayoría de las aplicaciones de transporte a las soluciones fósiles y de biocombustibles de Scania que ya son líderes del sector.

Scania ya ha lanzado un camión completamente eléctrico, además de otro camión híbrido enchufable. En unos años Scania planea lanzar camiones eléctricos de larga distancia que podrán llevar un peso total de 40 toneladas durante 4,5 horas y usar la carga rápida durante el descanso obligatorio de los conductores de 45 minutos.

En el 2025 Scania espera que los vehículos eléctricos constituyan alrededor de un 10% de nuestro volumen total de ventas de vehículos en Europa y en el 2030, el 50% del total de nuestras ventas de vehículos.

Respecto a los carrozados ¿con qué carroceros soléis trabajar?

Como indicaba al principio, la cooperación con todos los carroceros del sector es fundamental en este negocio, y a día de hoy, podemos decir que todos o casi todos los carroceros que comercializan vehículos de bomberos en España y Portugal, han podido tener la oportunidad de carrozar sobre chasis SCANIA, además hemos recibido muy buen feedback de todos ellos en cuanto a la calidad y facilidades para poder trabajar con nuestro producto.

¿A corto medio plazo que entregas tenéis previstas para 2021?

Nuestra intención es seguir trabajando como venimos haciendo hasta ahora, ya que los resultados obtenidos son gracias al trabajo constante y diario tanto con los Parques como con los carroceros, y en ese sentido iremos entregando nuevas unidades, en Generalitat de Cataluña serán 40 unidades este año y luego tendremos varias entregas de vehículos autoextintores de aeropuerto 6x6, así como auto-escaleras automáticas, nodrizas, FSV, y bombas rurales pesadas 4x4.

Hablemos de 2020, ¿Cómo incidió la pandemia del coronavirus en las ventas de este tipo de vehículos y cómo ha evolucionado el año?

Anteriormente ya comenté algún dato sobre el pasado año; ha sido totalmente atípico, todo comenzó justo después de SICUR quedando varios proyectos en stand-by. Además, el negocio del transporte se vió duramente afectado, debido a la pandemia del Covid-19. Cierto es, que gracias al esfuerzo de todos los compañeros de la red de postventa, que permanecieron con la actividad al 100% operativa, pudimos dar soporte a todos nuestros clientes y por supuesto entre ellos al sector de emergencias y transporte urbano, fundamentales para dar el servicio y mantener así la actividad de cada uno de nosotros.

"EN EL 2025 SCANIA ESPERA QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS CONSTITUYAN ALREDEDOR DE UN 10% DE NUESTRO VOLUMEN TOTAL DE VENTAS DE VEHÍCULOS EN EUROPA Y EN EL 2030, EL 50% DEL TOTAL DE NUESTRAS VENTAS DE VEHÍCULOS"







AMBULANCIAS TENORIO OBTIENE EL CERTIFICADO EMAS

Ambulancias Tenorio ha obtenido el Certificado EMAS, el Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales, una herramienta para que empresas privadas y organizaciones públicas puedan de forma voluntaria evaluar y mejorar su comportamiento ambiental y difundir la información relacionada con su gestión ambiental, al público y a otras partes interesadas. El certificado EMAS es garantía del compromiso de Ambulancias Tenorio con el medio ambiente de una forma responsable y transparente. Mejora la gestión empresarial que desarrolla nuestra empresa, incorporando la gestión ambiental en todos los procesos que inciden directamente sobre la actividad que Ambulancias Tenorio desarrolla dentro del sector del transporte sanitario. Estar en posesión del Certificado EMAS significa verificar y publicar a nivel europeo que Ambulancias Tenorio está plenamente comprometida con el medio ambiente.



GRUPO SASU CERTIFICADO OFICIALMENTE EN PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN FRENTE AL COVID

Grupo SASU (Ambulancias Pita-SASU U.T.E, Ambulancias María Pita SL y Servicios Sanitarios Auxiliares de Urgencias S.L) ha obtenido la certificación oficial en protocolos de actuación frente a los riesgos de la COVID-19. "Esta certificación se ha conseguido de la mano de la empresa CEFORA Consultoría y Formación, quienes cuentan con una gran experiencia tanto en el ámbito de la consultoría de Igualdad como en nuestro sector, acompañándonos en todo el proceso de formación del personal y en la elaboración de la guía de interpretación de buenas prácticas para la empresa, la cual recoge todos los procesos de adaptación a las medidas de prevención de la COVID-19" explican desde SASU.



HTG OPERARÁ EL TRANSPORTE SANITARIO DE LA PALMA HASTA 2024

Health Transportation Group (HTG), a través de su filial canaria TA-SISA, es la adjudicataria del nuevo concurso del transporte sanitario terrestre en la isla de La Palma hasta el 31 de diciembre de 2023, periodo que podrá ser prorrogable. Fruto del mismo, el pasado 7 de enero comenzaron a prestar servicio 20 nuevas y modernas ambulancias. En cuanto al transporte sanitario urgente (SUC), la Isla dispondrá de dos ambulancias de soporte vital avanzado (ASVA), en Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane, además de las siete ambulancias de soporte vital básico (ASVB), Por otra parte, el Transporte Sanitario No Urgente (TSNU) de La Palma tendrá 11 ambulancias de traslado sanitario colectivo, una más que en el anterior concurso. Además del incremento de recursos, el TSNU aumenta en un 32% las horas de servicio, distribuidas según programación de lunes a domingo. También se duplica el número de ambulancias del TSNU con camilla, de 3 a 7, y se incorpora una unidad bariátrica para permitir el traslado de pacientes obesos con mayor seguridad y comodidad.



GRUP LA PAU ADJUDICATARIA DEL TRANSPORTE SANITARIO NO URGENTE EN EUSKADI

Grup La Pau, cooperativa que presta servicio de transporte sanitario, adaptado y servicios preventivos, es la nueva operadora de transporte de servicio sanitario no urgente en Euskadi, concretamente de la provincia de Araba y de Bizkaia, después de ganar el concurso convocado por el Gobierno Vasco y de resolverse favorablemente para la cooperativa un recurso interpuesto por otra empresa. Grup La Pau se ha adjudicado dos lotes, Araba (lote 1) y Bizkaia (lote 3), con un presupuesto total que suma 112 millones de euros. La cooperativa ofrecerá el servicio con una flota de 242 unidades asistenciales y no asistenciales, 115 de eléctricas y 127 de gasóleo, todas de la marca Mercedes-Benz. En total prestarán el servicio más de 400 trabajadores.





BIZKAIA INCORPORA LA COORDINACIÓN DE INCENDIOS FORESTALES A BIZKAIA PREST

La Diputación Foral de Bizkaia ha culminado la segunda fase de Bizkaia Prest, el centro integral de emergencias del territorio, con la incorporación al mismo de la coordinación de incendios forestales, rescates y búsquedas en zonas de montaña, rural y periurbana, y algunos tipos de contaminación del medio natural y de actuaciones relacionadas con la fauna silvestre que hasta ahora atendía directamente el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural. Con ello, se incrementa la eficacia y eficiencia en el uso de los recursos que deben intervenir en ellas, ya que se tiene un único canal de entrada para estas situaciones, que permite una coordinación total y un ahorro de tiempo de respuesta debido a la interlocución directa y bidireccional con SOS Deiak, el centro receptor de llamadas del sistema vasco de atención de emergencias.



LOS BOMBEROS DEL GERA REALIZAN UN 27% MÁS DE INTERVENCIONES EN 2020

Del total de intervenciones, 118 tuvieron que ver con operaciones de rescate de personas accidentadas, un 47% más que el año anterior. El resto de actuaciones, 187, tuvo como objetivo la localización de personas extraviadas, un 12% más que en el año 2019. De las 305 acciones, 189 requirieron el uso de helicóptero y el resto, 116, se realizaron sin este medio. Los datos de este balance están marcados por la incidencia de la pandemia del COVID-19, debido al confinamiento y las limitaciones de movilidad a la población decretadas desde marzo, una situación que provocó una distribución mensual distinta de las intervenciones respecto a años anteriores. Así, se detectó un 'efecto rebote' en el mes de junio, cuando finalizó el confinamiento domiciliario y las limitaciones de movilidad.



INAUGURADO EL NUEVO PARQUE DE BOMBEROS DE ORGAZ (MONTES DE TOLEDO)

El radio de acción del parque de bomberos de Orgaz abarca a 22 municipios y presta servicio a una población diana de 60.000 personas. La plantilla está constituida por un total de 38 bomberos. El parque de bomberos "Montes de Toledo" de Orgaz es la primera de las nuevas infraestructuras de emergencia "que incluye este ambicioso y no menos complicado proyecto de cerrar el mapa provincial de parques de bomberos distribuidos de forma estratégica por la provincia que ofrezcan protección y seguridad a nuestros ciudadanos y ciudadana", destacaba el presidente de la Diputación de Toledo, Álvaro Gutiérrez. El parque está situado en una parcela de 6.400 metros cuadrados, con una superficie total construida de 1.263 metros cuadrados distribuidos en hangar/garaje, zonas de uso administrativo y estancia del personal de quardia distribuido en dos plantas.



NUEVOS EQUIPOS DE RESCATE Y GRUPO DE INTERVENCIÓN CON DRONES PARA EL CONSORCIO DE CÓRDOBA

El Consorcio Provincial de Prevención y Extinción de Incendios, dependiente de la Diputación de Córdoba, se ha dotado recientemente de nuevo material y equipamientos valorados en cerca de 180.000 euros con el fin de "seguir prestando en las mejores condiciones posibles los servicios de prevención y actuación frente a incendios y todo tipo de siniestros, así como para la asistencia y el salvamento de personas y animales". Así se ha expresado el presidente del organismo provincial, Rafael Llamas, quien ha explicado que "hemos adquirido dos carpas de puesto de mando avanzado de unos 18 metros cada una, una para la zona Norte y otra para un parque del centro de la provincia, de modo que se pueda desplazar a los distintos parques y a las situaciones que puedan surgir". Además, ha continuado Llamas, "nos hemos provisto de once pantallas de privacidad, para preservar la intimidad de la persona lesionada, de tres equipos completos de excarcelación con los que ya quedan cubiertos de esta herramienta todos los parques y de once conjuntos de rescate, salvamento y traslado de accidentados en todo tipo de siniestros".





NUEVO CENTRO DE EMERGENCIAS Y SEGURIDAD CIUDADANA DE HUESCA

El alcalde de Huesca, Luis Felipe, ha anunciado que en las próximas semanas saldrá a licitación la redacción del proyecto constructivo del nuevo Centro de Emergencias y Seguridad Ciudadana de Huesca, que albergará el nuevo Parque Municipal de Bomberos y también el Cuartel de Policía Local. El alcalde ya ha firmado, junto con el presidente de la Diputación Provincial de Huesca, Miguel Gracia; el gerente territorial de Economía y Hacienda, José María Castelló; y la subdelegada del Gobierno de España en Huesca, Silvia Salazar; un convenio de cesión de los terrenos en los que se construirá el nuevo Centro. La ubicación del Centro se ha escogido por su facilidad de comunicación con toda la ciudad y también por su proximidad a las diferentes salidas. Como ha recordado el alcalde, "desde las nuevas instalaciones se podrá asegurar un tiempo de respuesta de cinco minutos a cualquier punto de la ciudad". El Centro de Emergencias y Seguridad Ciudadana contará con 10.000 metros cuadrados de superficie. Dispondrá de edificios modernos y prácticos en los que se apostará por la eficiencia y el ahorro energético, y recogerá mejoras técnicas importantes como un patio de maniobras, una torre de fuego o una galería de tiro para la Policía Local. Además, Policía Local y Bomberos compartirán espacios como las salas de teleoperadores.



EL SUC INCREMENTÓ SU ACTIVIDAD EN UN 42,7% DURANTE 2020

El Servicio de Urgencias Canario (SUC), dependiente de la Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias, atendió durante el año 2020 una media diaria de 1.244 peticiones de ayuda sanitaria urgente de ciudadanos de las Islas que se encontraban en una situación de urgencia o emergencia. El total anual de estas demandas sanitarias de los ciudadanos ascendió a 455.168, un 42,75% más que en el año anterior debido en gran parte al impacto de la pandemia de COVID-19, mientras que el número de personas atendidas superó las 471 mil. Del total de demandas, el 46% se resolvió mediante la consultoría médica o el asesoramiento telefónico que realizan los coordinadores sanitarios del SUC desde las dos salas operativas del 1-1-2 del Gobierno de Canarias. Estas 209.123 demandas sin movilización de recursos suponen un crecimiento del 224,1% con respecto a 2019. Por otra parte, la movilización de los recursos sanitarios fue necesaria en el 54% de los casos. Con 246.045 incidentes, el 2020 refleja un descenso del 3,2% con respecto al año anterior, debido principalmente a la disminución de los accidentes y tráficos en vía pública por el confinamiento y las restricciones horarias y de movilidad.

RETIRO CONTARÁ CON NUEVA SEDE DE SAMUR-PC EN 2022

La construcción de la nueva base de SAMUR-Protección Civil supondrá una importante mejora en la operatividad del servicio, que hasta el momento no contaba con unas instalaciones de este tipo en el distrito de Retiro. La comunicación a través de vías amplias como la avenida Ciudad de Barcelona, la calle Doctor Esquerdo y la M-30 facilitará el acceso al propio distrito, además de a otras zonas de Madrid. Asimismo, su ubicación



cercana y con buenas vías de acceso a puntos de interés y zonas de concentración de población, permitirán mejorar la respuesta a puntos tan destacados para la vida de la ciudad como la estación de Atocha (concentración de viajeros de trenes de larga distancia, cercanías, metro y AVE), la estación de Méndez Álvaro, el parque de El Retiro, el Planetario y el parque de Tierno Galván, entre otros. Además de la planta sótano compartida con la Policía Municipal, la nueva base operativa de SAMUR-PC tendrá una planta baja en la que habrá salas de estudios y aseos, mientras que la planta primera se destinará a vestuarios, salas de descanso y almacén. En la planta segunda se instalará la zona de administración. La superficie total construida superará los 1.170 m2. Las nuevas dependencias, que serán ejecutadas por el Área de Obras y Equipamientos, se instalarán en una parcela situada en la calle Hoyuelo, 7 y supondrán una inversión municipal de 4,3 millones de euros. El plazo previsto de los trabajos será de 15 meses.





ZIEGLER RECIBE MÁS PEDIDOS DEL ESTADO DE HESSE QUE ADQUIERE 60 LF 10 KATS

Ziegler ha recibido otro pedido de hasta 60 LF 10 KatS para el estado de Hesse. Se trata de la quinta serie consecutiva que el estado de Hesse adquiere a ZIE-GLER. Se espera que los últimos vehículos de la cuarta serie se entreguen en mayo de 2021. Desde 2012, ZIEGLER ha entregado 220 vehículos en total a diferentes comunidades de Hesse. Los vehículos están carrozados sobre chasis Mercedes-Benz Atego, y MAN TGM. La producción de los vehículos para la undécima campaña de adquisiciones estatales se extiende durante los años 2021 a 2023. Las últimas unidades adquiridas serán los 60 LF 10 KatS, que se construirán sobre un chasis Mercedes-Benz del tipo Atego 1327 4x4 EURO 6. El grupo Ziegler es representado de manera exclusiva en España por la empresa Flomeyca.



LA DIPUTACIÓN DE BIZKAIA RENUEVA LA FLOTA DE BOMBEROS CON 15 VEHÍCULOS

El Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Diputación Foral de Bizkaia cuenta con 15 nuevos vehículos de última generación, totalmente equipados, que estarán destinados a distintos parques de bomberos del territorio. Son 6 autobombas urbanas pesadas Scania, 3 autobombas nodrizas pesadas (cisternas) Scania, 3 furgones de útiles carrozados sobre chasis Mercedes-Benz y 3 auto escaleras automáticas Magirus que estarán destinadas a distintos parques de bomberos del territorio. La Institución foral ha invertido 7,1 millones de euros.



BULLFUEGO ENTREGA EL PRIMER VEHÍCULO PMA 100% ELÉCTRICO EN ASTURIAS

BULLFUEGO suministra el primer vehículo totalmente eléctrico para el servicio FIRE PROTECTION & EMERGENCY para el complejo industrial PERFORMANCE SPECIALTY PRODUCTS ASTURIAS. Este vehículo viene a dar respuesta a las nuevas necesidades ecológicas de reducción de emisiones sin perder su efectividad como vehículo de emergencias. La transformación realizada por BULLFUEGO para el vehículo de Puesto de Mando Avanzado, está realizada sobre un vehículo marca Mercedes modelo VITO, versión E con cambio automático y 190cv de potencia. Este vehículo denominado PMA permite apoyar las intervenciones del servicio de emergencias, realizando alternativamente tareas de trabajos e inspecciones preventivas.



BUFF RENOMBRA SU DIVISIÓN PROFESIONAL PARA PONER EN VALOR LA SEGURIDAD

La división profesional de BUFF ha cambiado su nombre para reforzar y destacar el propósito de sus productos: la protección y seguridad laboral. Como su nuevo nombre indica, BUFF Safety quiere poner en valor su expertise en el diseño y la confección de accesorios de protección laboral para cuello y cabeza. Su gama de productos cubre un amplio abanico de situaciones de riesgo: frío moderado y extremo, viento, calor, rayos UV, cortes, fuego, arco eléctrico, etc. Y ofrece, además, una gran comodidad al trabajador, lo que diferencia a sus productos de la mayoría de los productos similares de la competencia. Con este cambio de imagen, la reconocida marca Original BUFF pone de manifiesto, una vez más, que su división de productos de protección laboral es considerada como estratégica para su crecimiento y proyección mundial.





AMBULANCIAS MAIZ INCORPORA UNA NUEVA AMBULANCIA DE SOPORTE VITAL AVANZADO

Ambulancias MAIZ SAU acaba de incorporar a su flota una nueva ambulancia tipo C - SVA. Se trata de una Volkswagen Crafter con motorización de 176 CV, cámara de marcha atrás, sistema de navegación profesional y diferentes avances en seguridad. La unidad ha sido transformada por Bergadana en su planta de Gironella (Barcelona). Sobre su modelo Omnia personalizando algunas opciones de acuerdo a las indicaciones de los responsables de flota de Ambulancias MAIZ a fin de optimizar el carrozado conforme a las necesidades de la compañía y en base al trabajo a desarrollar siendo destinada principalmente a dar servicio a compañías de salud y seguros médicos así como a la cobertura de servicios de prevención.



EL AYUNTAMIENTO DE TEULADA MORAIRA INCORPORA UNA NUEVA AMBULANCIA SPRINTER

El Ayuntamiento de Teulada Moraira ha hecho entrega a la Agrupación de Voluntarios de Protección Civil de una nueva unidad SVB que mejorará los medios y equipos disponibles para que puedan desarrollar su labor preventiva y de atención a emergencias. El vehículo, carrozado sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter, está dotado de un cardio compresor externo, un monitor desfibrilador, una bomba de perfusión y un respirador automático, entre otros. Además, posee material de inmovilización de última generación, una camilla eléctrica con bancada neumática para que el paciente no sufra al igual que el voluntario al no realizar tanto esfuerzo. El vehículo, de gran motorización, tiene la potencia necesaria para transportar todo el carrozado, material, personal y electromedicina, sin menoscabo de la seguridad de sus ocupantes con una amortiquación especial para menor sufrimiento del paciente. En general posee la última tecnología similar a la de un SAMUR.



DOS NUEVAS AMBULANCIAS PARA CRUZ ROJA MIRANDA DE EBRO Y CRUZ ROJA SOMONTANO

Cruz Roja en Miranda de Ebro ha presentado su nueva ambulancia de Soporte Vital Básico. La entidad cuenta en la actualidad con dos ambulancias completamente equipadas para la atención en preventivos, si bien la legislación vigente obliga a renovarlas cada 10 años. Por eso esta nueva adquisición, con un presupuesto de 68.000 euros, sustituirá a una de las ambulancias actuales. Esta dotación está en perfectas condiciones, si bien ya ha superado los 10 años, por lo que tienen que retirarla. Por otro lado, la Asamblea Comarcal de Cruz Roja Somontano de Barbastro ha adquirido una ambulancia de soporte vital básico, dado que había que renovarla por normativa estatal. Dicho vehículo queda a disposición de la población de la Comarca y de los poderes públicos, tal y como marca el modelo de participación externa de Cruz Roja.



BOMBEROS DE BENALMÁDENA ESTRENAN NUEVOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

El concejal de Seguridad, Javier Marín; y el jefe de Bomberos de Benalmádena, David Bañasco, han presentado los nuevos equipos de protección personal que acaba de adquirir el Ayuntamiento para los trabajadores del servicio de extinción de incendios. La adquisición de los nuevos equipos ha supuesto una inversión superior a los 50.000 euros. En total se han adquirido 30 equipos, incluyendo los destinados a los seis nuevos bomberos que este 2021 se incorporarán al servicio. También incluyen nuevos cascos de color fosforescente, con iluminación propia, para facilitar su visibilidad en situaciones con mucho humo. Los nuevos uniformes, que también cambian el color corporativo de azul marino a marrón crema, ofrecen un mejor aislamiento térmico.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS CONTRAINCENDIOS CREAN COTEVECO EN ASCATRAVI

UN FORO DE DEBATE INTERNO QUE PLASMARÁ SUS CONCLUSIONES EN LA MEJORA DE LOS EQUIPOS DE TRABAJO





COTEVECO ES LA COMISIÓN TÉCNICA
DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS
CONTRAINCENDIOS, DONDE LAS
EMPRESAS ESPAÑOLAS FENIKS
CLEANING & SAFETY, S.L.,
INCIPRESA, S.A.U., ROSENBAUER
ESPAÑOLA, S.A. Y SURTRUCK, S.L.
HAN DECIDIDO TRABAJAR EN
CONJUNTO CON LA SECRETARÍA
TÉCNICA DE ASCATRAVI.

A SCATRAVI es una asociación empresarial sin ánimo de lucro que aglutina a las principales empresas del sector del carrozado y la transformación de vehículos nacionales, incluidos los que fabrican vehículos para los servicios de emergencia. Junto a ellos trabajamos porque las empresas estén siempre en el máximo nivel tecnológico, legislativo y se sientan representados ante los diferentes organismos e instituciones.

Organizados a través de comisiones técnicas, los carroceros de cada sector se reúnen para compartir sus inquietudes técnicas y poder trabajar en la mejora continua de sus procesos y sus productos.



Dentro del ámbito de los vehículos contraincendios, queremos hacer pública la creación de COTEVECO, que es la Comisión Técnica de Fabricantes de Vehículos Contraincendios, donde las empresas españolas FENIKS CLEANING & SAFETY, S.L., INCIPRESA, S.A.U., ROSENBAUER ESPAÑOLA, S.A. y SURTRUCK, S.L. han decidido trabajar en conjunto con la Secretaría Técnica de ASCATRAVI.

Analizar y evolucionar la seguridad de los vehículos y sus equipos, etc., hacer partícipe a la administración de las necesidades legislativas de los vehículos contraincendios en materia de homologación, participar como expertos técnicos en la evolución de las normas técnicas específicas (como las normas EN 1846), son algunas de las líneas de trabajo.

Un foro de debate interno que plasmará sus conclusiones en la mejora de los equipos de trabajo en mayor medida, por la contribución técnica de usuarios y profesionales de este sector, de los expertos técnicos en homologación de vehículos, seguridad de máquinas y prevención de riesgos, así como entidades y organizaciones colaboradoras.

En un futuro aparentemente electrificado, las prestaciones y los requerimientos de seguridad de los vehículos nunca darán un paso atrás y lo que hoy conocemos será menos exigente que lo que veremos en el futuro.

Surgen muchas incógnitas sobre la morfología de los camiones del futuro (por los nuevos sistemas de producción de energía y transmisión del movimiento) y como esto afectará a su diseño, a los implementos a instalar, los posibles sistemas de protección de los usuarios, etc.

Este cambio lo tenemos que contextualizar en cifras de producción reducidas y sin apenas estandarización en los pedidos, que obliga al sector a dar un salto tecnológico con mucha incertidumbre en la base.

El año 2020 ha supuesto para nuestro sector la matriculación en España de algo más de 140 vehículos contraincendios, cifra que es significativamente infe-





EL AÑO 2020 HA SUPUESTO PARA NUESTRO SECTOR LA MATRICULACIÓN EN ESPAÑAS DE ALGO MÁS DE 140 VEHÍCULOS CONTRAINCENDIOS, CIFRA QUE ES SIGNIFICATIVAMENTE INFERIOR A LAS QUE SE REGISTRAN EN OTROS PAÍSES EUROPEOS (EN PROPORCIÓN)

rior a las que se registran en otros países europeos (en proporción).

El máximo histórico de la era post crisis económica (2008-2014) supuso la matriculación en España de 165 vehículos contraincendios en el año 2019. Las previsiones para 2021 son poco optimistas y en ningún caso se plantea superar esos 165 vehículos, salvo sorpresa mayúscula.

Es el momento de reivindicar el nivel de los vehículos que se producen en nuestras fábricas y que el sector apueste por ellos.

Siempre abiertos a los comentarios de los lectores, abrimos COTEVECO a sus impresiones a través del correo electrónico de ASCATRAVI (ascatravi@ascatravi.com)



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.

PANTER EL CALZADO TÁCTICO, CÓMODO Y SEGURO PARA EMERGENCIAS

EN ESTE TIPO DE PROFESIONES UNA DE LAS PARTES DEL CUERPO QUE MÁS SUFREN SON LOS PIES



Águila 03.

Argos O1P Negro Runner Bota.

Gladio Militar.

Guardian 02.

Storung S3 Negro Per.



LAS BOTAS DE UNIFORMIDAD
JUEGAN UN PAPEL
IMPORTANTÍSIMO EN EL
EQUIPAMIENTO DE ESTE SECTOR.

uerzas del orden público, cuerpos policiales, seguridad privada, protección civil y emergencias, son ocupaciones dinámicas que conllevan gran actividad física y muchas horas de pie. Por este motivo y por el riesgo intrínseco que va parejo a estas profesiones. En este tipo de profesiones una de las partes del cuerpo que más sufren son los pies, ya que cargan con el peso del cuerpo durante todo el día. Por ello, con la finalidad de que todos estos agentes desempeñen su trabajo exitosamente, resulta fundamental que vayan equipados con un calzado táctico especialmente cómodo, ligero, transpirable y dotado de todas las protecciones adecuadas para afrontar los riesgos a los que se exponen a diario.

Resistencia, estabilidad, tracción y confort son algunas de las características clave que deben reunir las botas tácticas. La primera prioridad es el apoyo, con lo cual es básico que el calzado cuente con una suela firme a la vez que ligera con una buena amortiguación de impactos y un dibujo pronunciado que conceda gran agarre tanto en terrenos áridos como en asfalto. Importantísimo también contar con un revestimiento acolchado en la parte supe-

rior para proteger los tobillos de esguinces y torceduras, así como tecnologías para combatir la humedad y mantener el equilibrio térmico tanto en condiciones de frío como de calor.

PANTER cuenta en su amplio catálogo con distintas opciones de calzado táctico destinado a todos aquellos profesionales implicados en labores de seguridad y emergencias. Buen ejemplo lo encontramos en Storung S3, Argos Bota O3, Águila O3, Guardian O2, y Gladio Militar botas y zapatillas tácticas de alta tecnología para brindar las mejores prestaciones sobre cualquier terreno. Calzado caracterizado por su alta comodidad, ergonomía y solidez, confeccionados con pieles, textiles técnicos y materiales altamente resistentes. Gran parte de estos modelos incluyen la Tecnología Optimal Sole, que proporciona una increíble amortiguación y estabilidad. Con ella, PANTER ha revolucionado el sector, fabricando el calzado profesional de mayor confort del mercado, con una notable reducción del peso, a la vez que un aprovechamiento de la amortiquación en la pisada de entrada para impulsar el siguiente paso. Entre los beneficios que proporciona, podemos destacar: óptimo reparto de las presiones plantares, disminución de la fatiga muscular y reducción de posibles dolores lumbares.

Destacar que el calzado de uniformidad de PANTER está certificado con los tests de calidad más exigentes, y está provisto de las tecnologías transpirables y termorreguladoras más avanzadas para garantizar una efectiva circulación del aire y evaporación del sudor manteniendo los pies secos, aislados de la humedad y en equilibrio térmico.

SOLUCION AMOS GUALQUIER NEGESTO AD THE GOA UNIGACION.



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

