SERVICIOS DE EMERGENCIA

REVISTA TÉCNICA PARA PROFESIONALES DE LOS SERVICIOS MÓVILES DE EMERGENCIA

NÚMERO 20
III TRIMESTRE 2021

SUMMA112 DISPOSITIVO SANITARIO DEL PANTANO DE SAN JUAN

FLOMEYCA ENTREGA NUEVAS UNIDADES MERCEDES-BENZ EN MÁLAGA

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

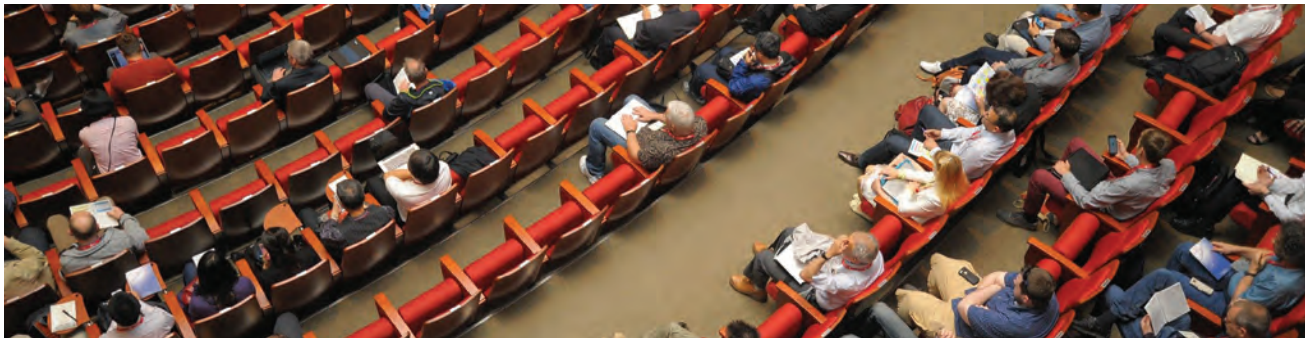
GAMA IVECO DE GAS NATURAL. CONDUCE POR LA VIA SOSTENIBLE

IVECO RANGE NP

UNA GAMA COMPLETA DEL LÍDER EN GAS NATURAL.

Como pioneros en tecnología de gas natural durante más de 20 años, IVECO es el líder incontestable y el único fabricante que ofrece una línea completa de vehículos Natural Power para todas las misiones, desde vehículos comerciales ligeros hasta camiones medianos y pesados, así como autobuses. También es la única gama que incluye un camión pesado diseñado expresamente para el transporte internacional de larga distancia. Con más de 35 000 vehículos Natural Power vendidos, su red de concesionarios especializados ha adquirido una amplia experiencia en esta tecnología y puede prestar a los clientes un servicio experto de ventas y asistencia. IVECO adopta una perspectiva integral para apoyar el uso generalizado del gas natural en transporte, lo que incluye alianzas y colaboraciones para contribuir al desarrollo de la red necesaria de distribución de combustible.

IVECO



VUELVEN LAS CITAS PRESENCIALES AL SECTOR

El sector vuelve a la antigua normalidad, o al menos, en cierta parte. Aunque, como no puede ser de otro modo, habrá que respetar todas las medidas de seguridad contra el COVID-19, el sector apuesta por las citas presenciales con varios congresos y jornadas en las que poder vernos las caras de nuevo.

En primer lugar, la ciudad de Granada será escenario de las XXX Jornadas Nacionales que la Asociación de Sanitarios de Bomberos de España (ASBE) celebrará el jueves 28 y el viernes 29 de octubre en el céntrico Palacio de Congresos de la ciudad andaluza. Una cita presencial muy importante, que coincide con los 200 años de creación del Cuerpo de Bomberos de la ciudad, organizada en colaboración con el Ayuntamiento de Granada, y en la que la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos (APTB) participa activamente con la presencia de varios representantes. Las jornadas, estructuradas en ponencias temáticas en las que se tratarán asuntos de máximo interés, tendrán como ejes centrales los siniestros viales, la salud laboral, el coronavirus o los incendios, entre otros. Pero también habrá tiempo para talleres o mesas redondas. La Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos (APTB) formará parte activa de la mesa sobre coordinación entre intervinientes en siniestros viales, que se abrirá el jueves 28 de octubre a las 10:15 horas, así como en la de actuación en la intervención de incendios, más concretamente sobre incendios mortales en España y su evolución e incidencia en la última década.

Por otro lado, el VI Encuentro de Urgencias y Transporte Sanitario tendrá lugar en Sevilla, del 1 al 3 de diciembre de 2021. Esta cita, ya consolidada en el sector, se ha convertido por derecho propio en punto de encuentro de los gestores de Emergencias y Transporte Sanitario de la Administración central y autonómica y de las empresas de ambulancias con un mismo objetivo común: poner en valor el servicio que prestamos a la sociedad, porque todos formamos parte del mismo equipo. Las jornadas están organizadas por la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA) y la Asociación Empresarial Andaluza del Transporte Sanitario (ADEMASUR), y cuenta con la colaboración de la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias (EPES-061), y el apoyo del Ministerio de Sanidad y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. “Queremos que este evento sea un éxito para todos y por ello estamos poniendo todo nuestro esfuerzo para ofrecer un programa científico, basado en el análisis sobre el presente y futuro del sector, con relevantes temas de actualidad, y bajo un estricto protocolo de prevención contra la COVID-19 para garantizar la seguridad de todos los asistentes”, apuntan desde ANEA.

Por último, y como novedad, el próximo año se celebrará la I Feria Internacional de Seguridad, Defensa y Emergencias, SEDEXPO 2022, que tendrá lugar del 17 al 19 de noviembre en la Feira Internacional de Galicia ABANCA, en Silleda (Pontevedra). Una primera edición en la que se está trabajando ya intensamente y que fue presentada en el marco de UNVEX, la mayor feria de drones de España, la cual se celebró en la Ciudad de la Cultura de Santiago de Compostela. El acto contó con la participación del director xeral de Emergencias e Interior de la Xunta de Galicia, Santiago Villanueva, quien destacó la importancia de SEDEXPO para convertir a Galicia en protagonista del proceso de transformación industrial y tecnológico de los sectores da seguridad, defensa y emergencias a través de esta feria que permitirá “potenciar estos ámbitos y hacer partícipes a los ciudadanos de su relevancia”. En esta línea, incidió en el compromiso y la implicación de la Xunta para dotar del equipamiento necesario a los efectivos de las fuerzas de seguridad y de los servicios de emergencias que trabajan para proteger a los gallegos y las gallegas.

NÚMERO 20. TERCER TRIMESTRE DE 2021

SUMARIO

EN PORTADA

SUMMA112 dispositivo sanitario del Pantano de San Juan / Flomeyca entrega nuevas unidades Mercedes-Benz en Málaga

3. EDITORIAL
Vuelven las citas presenciales al sector

6. TEMA CENTRAL
EPES 061 Andalucía, innovación constante en la mejora de la asistencia hospitalaria

10. ENTREVISTA SAMU061 ILLESBALEARS
"Nuestro parque inicial era de 60 vehículos entre USVB, USVA y VIR. incrementándose posteriormente hasta 79 e incorporando nuevos perfiles de vehículos"

16. ENTREVISTA BOMBEROS DE SEVILLA
"El reto más inmediato en cuanto a infraestructuras es dotar a la ciudad de un nuevo parque al oeste de la ciudad, en la zona de Triana-Los Remedios"

22. REPORTAJE
SURTRUCK fabrica una nueva generación de Fuso con cabina doble que permite la extinción con la UBI

24. REPORTAJE
Flomeyca entrega 6 nuevos BUL sobre chasis Mercedes-Benz a la diputación de Málaga

28. REPORTAJE
Incendios de pastos y vegetación

32. REPORTAJE
SUMMA112 dispositivo sanitario del pantano de San Juan

40. REPORTAJE
El fuego y las estructuras en edificación

36. REPORTAJE
Unidades de mando y jefatura: cuatro propuestas a elegir

43. PRODUCTO
Seis nuevas bombas rurales pesadas MAN para la diputación de Málaga

46. PRODUCTO
Mercedes-Benz Vans España entrega en Bilbao la mayor flota de ambulancias eléctricas de Europa

56. ASCATRAVI, SECCIÓN OFICIAL
Nuevo reglamento de ciberseguridad en los vehiculos industriales

Sección Oficial:

ascatravi

SERVICIOS DE EMERGENCIA

Depósito Legal:
M-38809-2016

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactora Jefe:
Alejandra Cabornero Hernando

Redacción:
Isabel Blancas Maldonado
Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager
Jorge Rohrer Hernando

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

Pruebas Técnicas:
Manuel Rujas

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

Diseño Web y Boletines Digitales:
Departamento propio

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación

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

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

EPES 061 ANDALUCÍA, INNOVACIÓN CONSTANTE EN LA MEJORA DE LA ASISTENCIA HOSPITALARIA

USO DE ECÓGRAFOS EN LA ASISTENCIA EXTRAHOSPITALARIA Y EQUIPOS DE INTERVENCIÓN LIGEROS

SE TRATA DE DOS PROYECTOS QUE BUSCAN MEJORAR LA CALIDAD ASISTENCIAL A TRAVÉS DE LA INVERSIÓN EN INNOVACIÓN. EL PROYECTO `EXPERIENCIA PREHOSPITALARIA DE ECOGRAFÍA DE EMERGENCIAS´, ANALIZARÁ EL IMPACTO DE ESTA TÉCNICA EN LA MEJORA DE ATENCIÓN Y LA TRANSMISIÓN DE LAS IMÁGENES.

La Empresa Pública de Emergencias Sanitarias ha iniciado un proyecto de innovación denominado `Experiencia Prehospitalaria de Ecografía de Emergencias´ cuya finalidad es la implantación definitiva de la ecografía clínica en las emergencias prehospitalarias, con la introducción de las imágenes en las historias clínicas de los pacientes que serán transmitidas de forma automática a las urgencias hospitalaria.

Las patologías tiempo dependientes serán las más beneficiadas de la incorporación de esta técnica en la atención de las urgencias y emergencias sanitarias, posibilitando la realización de pruebas de imágenes en el mismo lugar de la asistencia. De esta forma, los profesionales sanitarios de los servicios de emergen-

LAS PATOLOGÍAS TIEMPO DEPENDIENTES SERÁN LAS MÁS BENEFICIADAS DE LA INCORPORACIÓN DE ESTA TÉCNICA EN LA ATENCIÓN DE LAS URGENCIAS Y EMERGENCIAS SANITARIAS, POSIBILITANDO LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DE IMÁGENES EN EL MISMO LUGAR DE LA ASISTENCIA

cias tendrán una herramienta que les ayudará a diagnosticar a los pacientes con patologías relacionadas con el trauma grave, problemas respiratorios, shock y parada cardiorrespiratoria.

El proyecto está financiado por la Consejería de Salud y Familias de la Junta de Andalucía, dentro del programa de ayuda a la innovación y tendrá una duración de tres años. Durante este periodo, dos equipos de emergencias sanitarias de 061 de la provincia de Málaga incorporarán a su equipamiento ecógrafos ultraportátiles con sonda sectorial o de uso múltiple.

Un total de 15 profesionales sanitarios recibirán formación específica sobre el uso y aplicación del ecógrafo, en la que por primera vez se dispondrá de una tutorización a distancia de los alumnos, gracias a una aplicación cedida por Medxat de Athenea Solutions. Esta aplicación es una red social entre alumnos, una vía de comunicación y envío de ecografías de pacientes reales, de alumno a tutor con asesoramiento del mismo y resolución de dudas, así como base de datos para la medición del impacto del proyecto y su etapa formativa. Esta aplicación se utiliza a través de un teléfono inteligente y respeta la seguridad del paciente y sus datos personales según los estándares legales para datos de salud.

El periodo de formación, tendrá una duración de seis meses y pretende hacer un seguimiento de la práctica en casos reales, de la prealerta hospitalaria con el envío a las urgencias de las pruebas de imagen y su registro en la historia clínica digital del paciente desde donde podrán consultar los resultados de la ecografía antes de la llegada de este.

Los ecógrafos están siendo utilizados como apoyo al diagnóstico por los equipos aéreos de 061 para mejorar la atención a estas patologías tiempo dependientes. La Empresa Pública de Emergencias Sanitarias ha puesto en marcha este estudio con la finalidad de determinar la utilidad de esta técnica y evaluar su extensión a todos los equipos de emergencias sanitarias con los mismos estándares de calidad.

EQUIPOS DE INTERVENCIÓN LIGEROS

Conseguir incorporar en el 061 de Andalucía equipos de intervención ligeros para atender emergencias sanitarias "EQUILIN" y mejorar así el proceso de atención extrahospitalaria a las emergencias sanitarias individuales y colectivas, es el objetivo del primer expediente de licitación de Compra Pública de Innovación que ha publicado la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias (EPES). Estos nuevos dispositivos, que facilitarán el trabajo de los profesionales sanitarios y garantizarán la mejora de la calidad de la asistencia a los pacientes, deben nacer de la I+i de las empresas que quieran participar en este proyecto, que culminará con un prototipo que no tendrá carácter comercial y estará diseñado específicamente para las necesidades de EPES.

El director gerente de la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias 061, Fernando Ayuso, ha destacado que el proyecto tiene como objetivo "conseguir un producto final que mida cinco bioseñales a distancia (frecuencia cardiaca, frecuencia respiratoria, tensión arterial, saturación de oxígeno y temperatura), sin colocar sensores sobre los pacientes y de forma no invasiva, así como análisis predictivos sobre la evolución de distintos procesos para incrementar seguridad en la atención tanto a pacientes como profesionales".

ESTE PROYECTO DE COMPRA PÚBLICA DE INNOVACIÓN ESTÁ COFINANCIADO AL 80% POR LA UNIÓN EUROPEA A TRAVÉS DEL PROGRAMA OPERATIVO CRECIMIENTO INTELIGENTE DEL FEDER (2014-2020), AYUDA CONCEDIDA POR EL MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN A TRAVÉS DEL PROGRAMA FID "FOMENTO DE LA INNOVACIÓN DESDE LA DEMANDA"

Esta licitación ya está publicada en el perfil del contratante de la Junta de Andalucía y cuenta con un presupuesto de 578.512,50 euros (IVA no incluido). Se puede consultar en este enlace.

FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

Este proyecto de Compra Pública de Innovación está cofinanciado al 80% por la Unión Europea a través del Programa Operativo Crecimiento Inteligente del FEDER (2014-2020), ayuda concedida por el Ministerio de Ciencia e Innovación a través del programa FID "Fomento de la Innovación desde la Demanda".

Es importante destacar la figura de la Compra Pública de Innovación, que ofrece a las administraciones un novedoso sistema de adquirir nuevas soluciones, que no existen en ese momento, capaces de satisfacer problemáticas o necesidades actuales de las mismas que no pueden ser cubiertas por soluciones comerciales.

EPES 061 RECIBE LA MEDALLA DE LA CIUDAD DE SEVILLA

Profesionales del servicio provincial del 061 en Sevilla han recibido de manos del alcalde de Sevilla, Juan Espadas, la medalla de la Ciudad. A este acto de reconocimiento dirigido a los profesionales de emergencias sanitarias, acudieron una representación de los miembros de las diferentes categorías profesionales de EPES, de operadores del centro coordinador de urgencias y emergencias y del personal de administración del servicio provincial.

La entrega de distinciones con motivo del Día de san Fernando, que se conmemora el 30 de mayo, se llevó a cabo ayer domingo en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Sevilla (Fibes). Un acto institucional que contó con la presencia del gerente de la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias, Fernando Ayuso, del director del 061 de Sevilla, José María Villadiego, del responsable de emergencias colectivas y catástrofe, Francisco Bonilla y de las coordinadoras asistenciales y de cuidados de Sevilla, Inmaculada de Andrés y Antonia Romero, respectivamente.

Durante el acto se hicieron entrega de 27 medallas de la ciudad a personas y entidades reconocidas por su contribución al progreso de Sevilla desde diferentes ámbitos. Y fueron reconocidos como hijos predilectos el director del Ballet Nacional de España, Rubén Olmo, y la bailaora y maestra Matilde Coral, mientras que Manuel Herrera y Benigno de la Vega-Inclán y Flaquer recibieron la distinción de hijo adoptivo a título póstumo.

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.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

“NUESTRO PARQUE INICIAL ERA DE 60 VEHÍCULOS ENTRE USVB, USVA Y VIR. INCREMENTÁNDOSE POSTERIORMENTE HASTA 79 E INCORPORANDO NUEVOS PERFILES DE VEHÍCULOS”

ANDREU MASCARÓ COORDINADOR DEL ÁREA OPERATIVA Y RECURSOS MATERIALES SAMU061 ILLESBALEARS

En este nuevo número de SERVICIOS DE EMERGENCIA tenemos la oportunidad de conocer a fondo el servicio SAMU061 ILLESBALEARS de la mano de Andreu Mascaró, Coordinador del Área Operativa y Recursos Materiales. Mascaró es diplomado en Enfermería por Universidad Rovira i Virgili de Tarragona. Además, cuenta con un Postgrado Universitario en Atención Prehospitalaria Urgente por la Universidad de Barcelona, es experto Universitario en Gestión de Servicios de emergencia y Protección Civil, además de un Master en Gestión de Servicios de Emergencia y Protección Civil por la Universidad de Valencia. Actualmente Coordinador del Área Operativa y de Recursos Materiales en SAMU061, anteriormente fue el Coordinador de Enfermería en SAMU061 durante el periodo 2007-2010.

¿Qué función desempeña dentro de SAMU061 ILLESBALEARS?

Soy el Coordinador del Área Operativa y Recursos Materiales. Junto con un gran equipo de profesionales de diferentes perfiles (Incluidos los de la empresa pública GSAIB) gestionamos el parque de vehículos y su equipamiento embarcado, la logística asistencial, bases operacionales, uniformidad, etc.

¿De quién depende el SAMU061 ILLESBALEARS?

El SAMU061 es el Servicio de Emergencias Médicas (SEM) público de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears que depende del Servicio Balear de Salud, cuyo objetivo es la coordinación y atención de la salud en urgencias, emer-

> SAMU061 ILLESBALEARS CUENTA CON UNOS 800 PROFESIONALES ENTRE PERSONAL PROPIO Y DE GSAIB. CONTANDO LA EMPRESA ADJUDICATARIA DEL TRANSPORTE SANITARIO NO URGENTE Y DE TRANSPORTE SANITARIO URGENTE AÉREO SERÍAN ALGO MÁS DE 1000 PROFESIONALES.

gencias, catástrofes y transporte sanitario. En el 2018, se crea la empresa pública GSAIB dependiente también del Servicio Balears de Salud para la integración en la administración pública del Transporte Sanitario Urgente Terrestre. Esto supuso a nuestro entender, el segundo hito más importante en el servicio desde su creación. Permitiendo una mejora enorme y un punto de inflexión en la gestión interna y asistencia al ciudadano.

¿Cuántas personas trabajan SAMU061 ILLESBALEARS?
Unos 800 profesionales entre personal propio y de GSAIB. Si contamos también con la empresa adjudicataria del Transporte Sanitario No Urgente y de Transporte Sanitario Urgente Aéreo serían algo más de 1000 profesionales.

¿Cuántos vehículos tienen en la flota? ¿Cuántos en cada isla? ¿Tienen previsto aumentarla a corto plazo?
Con el cambio de modelo en 2018, se diseñaron unos nuevos modelos de gestión en los recursos materiales. Entre ellos, la gestión de flota. Nuestro parque inicial era de 60 vehículos entre USVB, USVA y VIR. Incrementándose posteriormente hasta 79 e incorporando nuevos perfiles de vehículos tales como una farmacia móvil o coches de mando.
El reparto entre las 4 islas responde a la distribución de recursos en la operativa de guardia según temporada de invierno o verano. Disponiéndose de vehículos de re-

LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS PILOTO FUERON EN OCTUBRE DEL 1992 EN PALMA CUIDAD (MALLORCA) PERO NO FUE HASTA EL MES SIGUIENTE CUANDO SE ESTABLECIÓ EL MODELO DE SEM TAL Y COMO SE CONOCE HOY EN DÍA EN NUESTRO PAÍS

HISPAMAST
FILIAL FIRECO
ARMARIO AR 120 HAP
SECADO, DESCONTAMINACION Y DESINFECCIÓN
Especialmente diseñado para los cuerpos de bomberos.
Reducción de los riesgos relacionados con la toxicidad del humo.
Prolongación de la vida y la comodidad del equipo.
Mejora de las condiciones de trabajo.
Secado rápido de la ropa húmeda desde 45 minutos hasta 4 horas
Selección de secado con Ozono y sin Ozono
Tratamiento anti-olor, desinfectante y descontaminación de HAP
Mantenimiento sencillo y rápido
Diseño y fabricación resistentes

WWW.HISPAMAST.COM

serva para el cambio en los recursos de guardia. Es decir, entendemos la necesidad de cambio como si fueran profesionales que deben finalizar su turno o guardia para descansar. Esto nos permite rotar vehículos para optimizar kilometrajes y pararlos para poder resolver averías, realizar limpiezas, revisar equipamiento, etc.
A corto plazo está previsto reevaluar la situación actual teniendo en cuenta nuestra experiencia durante estos últimos años para poder cubrir las necesidades actuales y futuras. Éstas incluyen aumentos de unidades de los perfiles comentados anteriormente, así como el valorar incluir otros perfiles de vehículos que actualmente no disponemos: Logística, Pick Up, etc.

¿Qué marcas y carroceros están presentes en su flota?
Actualmente todas las ambulancias y VIR's son marca Mercedes Benz modelo Sprinter y Vito respectivamente con varias versiones según año de incorporación. Para los vehículos de mando y farmacia móvil las marcas son Renault modelo Kadjar y Fiat modelo Talento respectivamente.
En lo que se refiere a los carroceros, actualmente nuestro proveedor es Rodríguez López Auto. Llevamos más de 10 años trabajando con ellos y hemos establecido una relación muy estrecha que nos permite parametrizar con todo detalle nuestras necesidades para que ellos nos den las mejores soluciones técnicas. En cualquier caso y al estar nuestro servicio en el marco de la administración pública, los proveedores vienen determinados por los contratos que se establecen mediante los pliegos técnicos que se publican. Además, siempre estamos atentos a las novedades del mercado y las buenas prácticas de otros SEM de España y Europa.

EN MI OPINIÓN EXISTE UN PROBLEMA EN NUESTRO PAÍS QUE AFECTA DE FORMA TRANSVERSAL A TODOS LOS SEM Y ES EL DE LA FALTA DE VISIÓN DEL SISTEMA COMO ALGO ALTAMENTE ESPECIALIZADO, DÓNDE SE REQUIERE DE DICHA ESPECIALIZACIÓN EN LOS PROFESIONALES Y UNA GESTIÓN IGUAL DE ESPECIALIZADA

Este 2021 cumplen 22 años de servicio en Ibiza ¿cómo fueron esos comienzos?
En mayo del 1999 empezó la primera USVA de nuestro servicio con cinco médicos, cinco enfermeras y tres técnicos. Según uno de los "pioneros" Gustavo Albert, médico en SAMU061 los inicios fueron difíciles porque el Sistema de Emergencias Médicas era desconocido aquí. Antes, era la telefonista la que movilizaba los recursos, no sabía cuántas ambulancias tenían, no sabía discriminar si era un paciente grave o leve, pero gracias al sistema SEM tienes una central de coordinación que racionaliza la llamada del paciente, dando una asistencia integral y movilizando recursos según la emergencia. Además, se da asistencia telefónica a pacientes que no necesitan la ambulancia».

¿En qué isla comenzó el servicio y en qué año?
Las primeras experiencias piloto fueron en octubre del 1992 en Palma cuidad (Mallorca) pero no fue hasta el mes siguiente cuando se estableció el modelo de SEM tal y como se conoce hoy en día en nuestro país. Algunos otros SEM de otras comunidades tuvieron los mismos inicios en lo que se refiere a las fechas. Las primeras USVA estaban formadas por 1 médico y 2 camilleros ejerciendo las funciones de ayudante y conductor. Compartiendo el sistema, nuestra central de coordinación disponía de una pequeña red de ambulancias de empresas privadas y de Cruz Roja. Pioneros también de la implantación del modelo en nuestra comunidad. Posteriormente, el modelo se "exportó" al resto de zonas de Mallorca, Ibiza, Formentera y Menorca.

¿Cómo resumir la trayectoria de SAMU061 ILLES BALEARS?
Resumir la trayectoria de estos casi 30 años de servicio es casi imposible. Seguramente nuestra experiencia sea muy parecida a la de cualquier otro SEM en donde la evolución más importante ha sido que la

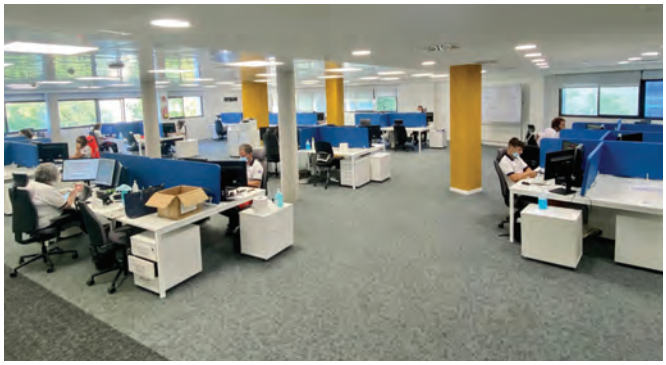
Sprinter.
Seguridad cuando nada puede fallar.

Solo quienes abanderan la fiabilidad pueden responder en situaciones de máxima urgencia. Descubre la versión de Sprinter que soluciona todas tus necesidades y aprovecha los servicios de conectividad de Mercedes Pro.

Y es que las furgonetas Mercedes-Benz están **fabricadas para darlo todo**.

Prueba también su versión 100% eléctrica.

Mercedes-Benz



supervivencia del paciente crítico fuera del entorno hospitalario, ha mejorado muchísimo. Pero sí que resaltaría 2 hechos:
Uno ha sido el de que nuestro Gobierno autonómico haya apostado la integración en la administración pública de la parte de nuestro SEM que venía prestándose mediante concesiones a empresas de transporte sanitario. Primero fue el Urgente y estamos trabajando para ejecutar el Programado. El trabajo realizado por los diferentes equipos de gestión a lo largo de estos últimos años fue clave para poder presentar un proyecto viable a nuestros responsables. Teníamos claro cuál era el modelo a seguir basándonos en algunos modelos existentes en nuestro país y éste pasaba por interiorizar a los profesionales técnicos, teleoperadores y gestión de flota y materiales. En mi opinión existe un problema en nuestro país que afecta de forma transversal a todos los SEM y es el de la falta de visión del sistema como algo altamente especializado, dónde se requiere de dicha especialización en los profesionales y una gestión igual de especializada. Donde el SEM se ubica en el entorno de los sistemas públicos de salud regionales al igual que las diferentes Gerencias de Atención Primaria y Hospitalaria.
El otro ha sido la constatación y confirmación de la importancia de los SEM en los sistemas de salud como vertebradores y conductores de diferentes procesos de sinergias entre niveles asistenciales. Tanto en situaciones ordinarias: Acceso telefónico y presencial 24 horas a respuesta en dudas o problemas de salud (En nuestra opinión, a telemedicina y la regulación médica y enfermera aportan el enorme valor diferenciador frente a otros modelos), códigos clínicos para la atención al paciente crítico, control de flujos de pacientes, etc. Como situaciones extraordinarias como está siendo la pandemia por COVID, dónde los SEM fueron el primer nivel asistencial de respuesta bien a través de los diferentes teléfonos de acceso para la población (061 o 112) hasta el establecimiento de accesos paralelos diferenciados y específicos. O bien a través del control y seguimiento de los primeros casos en domicilios y realización de pruebas PCR como fue en nuestro servicio.

HASTA ESTE MES DE JUNIO LLEVAMOS 43.000 INTERVENCIONES ENTRE SERVICIOS PRIMARIOS Y SECUNDARIOS EN MODALIDAD DE TRANSPORTE URGENTE TERRESTRE Y AÉREO. Y UNAS 600000 LLAMADAS GESTIONADAS EN NUESTRO CENTRO COORDINADOR

ACTUALMENTE ESTAMOS EN FASE DE DISEÑO DE UNA APLICACIÓN QUE NOS PERMITIRÁ GESTIONAR NUESTRA FLOTA DE VEHÍCULOS Y EQUIPAMIENTO EMBARCADO. Y EN UNA SEGUNDA FASE, TODA LA LOGÍSTICA ASISTENCIAL DE ALMACENES

¿Qué sistema de gestión de flotas utiliza?
Actualmente estamos en fase de diseño de una aplicación que nos permitirá gestionar nuestra flota de vehículos y equipamiento embarcado. Y en una segunda fase, toda la logística asistencial de almacenes. El sistema que usamos está basado en nuestra intranet corporativa y una serie de procedimientos operativos sobre las diferentes acciones a llevar a cabo en un vehículo una vez sale de la operativa de guardia: Revisiones mecánicas, de carrozado, material embarcado, limpieza, etc.

¿Qué les aporta?
La nueva aplicación ha sido diseñada por nuestro proveedor Telefónica en base a nuestra experiencia y especificaciones. Además de otras experiencias y buenas prácticas vistas en otros SEM. Nos permitirá controlar y explotar de una manera más ágil la situación de la flota y el material y poder ser más dinámicos en los diferentes procesos requeridos.

¿Cuántas intervenciones han realizado en lo que llevamos de año?
Hasta este mes de junio llevamos 43.000 intervenciones entre servicios primarios y secundarios en modalidad de transporte urgente terrestre y aéreo. Y unas 600000 llamadas gestionadas en nuestro centro coordinador.

¿Y en 2020?
En junio del 2020, unas 40.000 intervenciones entre servicios primarios y secundarios en modalidad de transporte urgente terrestre y aéreo. Y unas 400000 llamadas gestionadas en nuestro centro coordinador.

¿Cómo se ha adaptado la empresa a la pandemia del COVID-19?
La adaptación en SAMU061 a la pandemia del COVID supongo que ha sido similar a otros SEM y niveles asistenciales. En nuestro caso pasó por la revisión de procedimientos ya existentes de cara a la atención sanitaria en entornos infectocontagiosos, actualización de éstos y creación de nuevos en base a las recomendaciones del ministerio y nuestro servicio de salud autonómico, redimensionamiento de las operativas de guardia en lo que se refiere a recursos disponibles, acceso de la población al sistema y refuerzo de procesos logísticos para la gestión de equipos de protección individual, suministros, nuevos materiales y limpieza de vehículos.

¿Qué protocolos o medidas han adoptado para garantizar la seguridad y el buen funcionamiento del servicio?
Desde el primer momento se ha primado en SAMU061 y nuestro servicio de salud la seguridad de nuestros profesionales garantizando en la medida de las posibilidades, el acceso a los EPI para atención y traslado de nuestros pacientes. Por ello, se hizo un esfuerzo logístico enorme además de la revisión, elaboración, formación y difusión de procedimientos para su uso. Y también, la elaboración de procedimientos asistenciales necesarios para la atención a la patología específica por COVID, tanto para el entorno presencial como para la asistencia y seguimiento que se prestaba desde nuestro centro coordinador. Y todos ellos sometidos a una actualización constante que requirió de un esfuerzo importantísimo de nuestros profesionales y responsables.

¿Cuál es su opinión sobre el sector del transporte sanitario en España?
Como hemos comentado anteriormente, en SAMU061 y en nuestro servicio de salud pensamos que el SEM debe ubicarse en el entorno de los sistemas públicos de salud regionales al igual que las diferentes Gerencias de Atención Primaria y Hospitalaria. Incluido el transporte sanitario no urgente. Hay que recordar que este último supone en nuestra comunidad unos 1500 procesos diarios que incluyen el apoyo imprescindible en la operativa de emergencias y drenaje de camas de hospitalización. Por todo ello, entendemos que ambos procesos deben estar integrados junto con la asistencia y transporte sanitario urgente bajo la dirección del SEM autonómico y en el mismo entorno que el resto de hospitales y atención primaria.

CREO QUE EN EL ENTORNO DE LOS SEM LA REALIDAD ES MUY CAMBIANTE Y CREO QUE NOS DEBEMOS A NUESTROS CIUDADANOS Y PACIENTES EN LA MEDIDA EN QUE DEBEMOS ADAPTARNOS A LAS NECESIDADES DE LA SOCIEDAD Y A LOS RETOS QUE SE NOS PLANTEAN

¿Hay mucho que avanzar?
Una vez escuché una frase que decía: "Hemos trabajado mucho pero nos queda mucho por trabajar". Creo que en el entorno de los SEM la realidad es muy cambiante y creo que nos debemos a nuestros ciudadanos y pacientes en la medida en que debemos adaptarnos a las necesidades de la sociedad y a los retos que se nos plantean. Mediante la actualización constante de procedimientos para la atención al paciente crítico en base a la mejor experiencia clínica posible, inversiones en los mejores recursos materiales, formación y estabilidad laboral para nuestros profesionales, mejoras en el acceso al sistema, Incorporación de nuevas tecnologías, el 5G, etc. Todo ello con el objetivo de la mejora continua que empape a toda la organización.

“EL RETO MÁS INMEDIATO EN CUANTO A INFRAESTRUCTURAS ES DOTAR A LA CIUDAD DE UN NUEVO PARQUE AL OESTE DE LA CIUDAD, EN LA ZONA DE TRIANA-LOS REMEDIOS”

LUIS MANUEL LÓPEZ MATEOS JEFE DEL DEPARTAMENTO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO DE LOS BOMBEROS DE SEVILLA

EL SERVICIO TIENE UNA PLANTILLA DE 560 FUNCIONARIOS, SI BIEN ACTUALMENTE SÓLO HAY CUBIERTOS 430 PUESTOS Y DISPONEN DE UN TOTAL DE 61 VEHÍCULOS, “ENCONTRÁNDONOS EN UN MOMENTO DE BAJA DE OTROS 12 VEHÍCULOS Y LA PREVISIÓN DE ADQUISICIÓN DE BOMBAS NODRIZAS Y BOMBAS RURALES”.

Nos adentramos en el servicio de extinción de incendios del Ayuntamiento de Sevilla junto a Luis Manuel López Mateos, jefe del departamento de extinción de incendios y salvamento. Entró como bombero en el SPEIS del Ayuntamiento de Sevilla en 1987, en 1990 obtuvo la plaza de Oficial Técnico, y en 2009 pasó a ser el jefe del Departamento de Extinción de Incendios y Salvamento, adjunto de Servicio, siguiendo en este puesto actualmente. Es licenciado en Arquitectura y diplomado en Arquitectura Técnica. Ha formado parte de la ejecutiva de la Asociación Nacional de Investigadores de Incendios de España, ANINCE, de la que también fue presidente.

¿En qué consiste su labor dentro del cuerpo de bomberos? ¿Qué puesto ocupa?
En la actualidad ocupo el puesto de jefe del Departamento de Extinción de Incendios y Salvamento. Soy, podríamos decir, el jefe operativo, aunque actualmente por la jubilación de los Jefes de Departamento, asumo otras funciones como la gestión de adquisiciones, mantenimiento y logística en general.

¿Cuál es el ámbito de actuación de los bomberos del Ayuntamiento de Sevilla? ¿Con cuántos parques cuentan y donde se localizan?
Nuestro ámbito de actuación comprende el término municipal de la Ciudad de Sevilla, con actuaciones puntuales en los Municipios limítrofes, así como en aquellas otras intervenciones en las que somos requeridos por distintos Servicios.
El SPEIS del Ayuntamiento de Sevilla, cuenta con 4 parques de bomberos operativos, además de las oficinas en la Delegación de Gobernación, donde se localizan los Servicios administrativos y la Jefatura. Los cuatro parques están distribuidos de manera que cubren la zona Norte, Este y Sur de la ciudad; por su parte el Parque Central se encuentra estratégicamente ubicado para preservar el Casco Histórico, aunque su isocrona de actuación alcanza los barrios más

"SE TIENEN INDICIOS DE ESTE TIPO DE SERVICIOS EN SEVILLA EN EL PERIODO ROMANO, DOCUMENTÁNDOSE SU HISTORIA HASTA LA II REPÚBLICA"

al oeste de la ciudad separados por la Dársena del Rio Guadalquivir que discurre por nuestra Ciudad.

¿Cuántas personas forman parte del servicio? ¿Cuántos años lleva en funcionamiento?
El Servicio tiene una plantilla de 560 funcionarios, si bien actualmente sólo hay cubiertos 430 puestos. En este número están incluidos, tanto el personal operativo de atención directa a siniestro como todo el personal de apoyo técnico (taller, oficinas, mantenimiento, Centro de Control...).
Según ha datado nuestro compañero, Antonio Sánchez López, en su Libro "La Historia de los Bomberos de Sevilla", se tienen indicios de este tipo de servicios en Sevilla en el periodo Romano, documentándose su historia hasta la II República. Posteriormente ha recogido la historia más reciente de nuestro Servicio, ya en el siglo 19, con el comienzo de las casas Aseguradas de Incendios, aunque nuestro referente es la construcción del Parque Central de Bomberos, datado en el 1922, cumpliendo su centenario el año que viene.

¿De cuántos vehículos se compone el parque? ¿Marcas y modelos más habituales en los parques? ¿Carroceros?
Contamos con 12 Bombas Urbanas Ligeras, de las cuales 5 son de Dimensiones Reducidas, 4 Bombas Pesadas, 2 Bombas Nodrizas, 7 FSV, 6 Autoescalas, 2 Ambulancias, 2 vehículos UMC que trasladan a Suboficial y jefe de Guardia, 14 vehículos furgonetas UPC, 3 vehículos de Jefatura, 1 Grúa y porta contenedor, 1 Furgón Reserva de Aire, 1 Furgón de Apuntalamiento y Apeos, 2 vehículos de Rescate Acuático, 1 Furgon de Rescate en Altura, 1 Furgón de Rescate Canino y 2 Coches Taller.

"LOS BOMBEROS DE SEVILLA, CONTABAN YA EN EL AÑO 68 CON UNA UNIDAD DE BUCEO Y ACTUALMENTE, DESDE HACE UNOS 5 AÑOS, SE ENCUENTRA INTERVINIENDO EN COLABORACIÓN CON CUERPOS DE SEGURIDAD EN EL RESCATE DE PERSONAS QUE HAN SUFRIDO UN AHOGAMIENTO INMINENTE Y DEL CUAL SOMOS ALERTADOS POR LOS CIUDADANOS"

Un total de 61 vehículos, encontrándonos en un momento de baja de otros 12 vehículos y la previsión de adquisición de Bombas Nodrizas y Bombas Rurales.
Tenemos vehículos Mercedes, Renault, Iveco, en función de la adquisición, se estudia la seguridad, cadena cinemática, habitabilidad de la cabina para los bomberos y en base a ello se realizan los Pliegos Técnicos.
Con los carroceros pasa igual que con los chasis, podemos encontrar vehículos carrozados por Iturri, Surtruck, Flomeyca, Feniks.

¿Qué protocolos de actuación tiene su servicio ante posibles actuaciones en los monumentos y lugares de gran interés turístico de la ciudad?
El Servicio viene realizando desde hace unos años trabajos específicos en procedimientos de actuación en los monumentos de la ciudad, se combina el estudio pormenorizado del BIC por un grupo de profesionales del Servicio que establecen los protocolos de actuación, los cuales se concretan y coordinan con los responsables del edificio, dándose después a conocer al resto del personal mediante teóricas y visitas que se realizan de forma periódica. En la actualidad, estamos en colaboración con los procedimientos de salvaguarda de obras de arte de edificios emblemáticos como el Alcázar, La Catedral, que ya han sido objetos de estas actuaciones.

El rio Guadalquivir tiene una gran importancia para la ciudad, ¿cuentan con algún tipo de unidad específica para las intervenciones en ríos? ¿Con qué medios cuentan al respecto?
El Río Guadalquivir, es una de las señas de identidad de la Ciudad de Sevilla, quizás aquí hay que explicar que lo que se conoce como Río y que divide la Ciudad en dos, es una Dársena, cerrada de forma natural en la zona Norte y con una esclusa que regula la entrada y salida de barcos al Puerto de Sevilla en el Suroeste.

Contamos con diversos escenarios de riesgo en materia de rescate acuático, intervenimos tanto en el brazo vivo del Río Guadalquivir como en la Dársena, donde se dan la mayoría de nuestras actuaciones acuáticas; asimismo el Canal de riego del Bajo Guadalquivir y el Río Guadaira forman parte también de nuestro radio de acción.
Los Bomberos de Sevilla, contaban ya en el año 68 con una Unidad de Buceo y actualmente, desde hace unos 5 años, se encuentra interviniendo en colaboración con Cuerpos de Seguridad en el rescate de personas que han sufrido un ahogamiento inminente y del cual somos alertados por los ciudadanos.
Hasta el año 2016, nuestra intervención era exclusiva en rescate en superficie, contando hasta ese momento con embarcaciones e incluso dos vehículos de

CONTRA INCENDIOS

SURTRUCK

BUL doble cabina con cadena cinemática diseñada por Surtruck

Pioneros en el mercado con nuestros vehículos estrechos
Ideales para extinción y salvamento en calles estrechas

Nuestros vehículos evolucionan para dar el servicio más eficaz

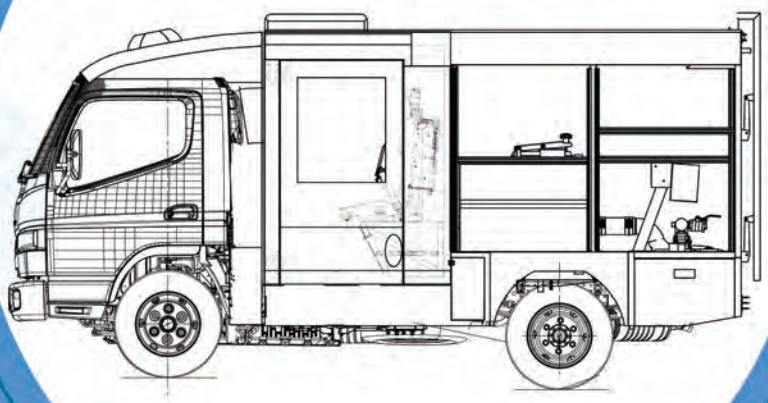
AÑO 2016
SEVILLA
BUL - EXTINCIÓN
CABINA DOBLE
2 metros

AÑO 2018
GRANADA
BUL - EXTINCIÓN
CABINA SIMPLE
1,75 metros

AÑO 2019
GRANADA
VAT - PERSONAL APOYO
CABINA DOBLE
1,75 metros

AÑO 2020
CÁDIZ
BUL - EXTINCIÓN
CABINA SIMPLE
2 metros

Generación 5.0 = TODO EN 1



AÑO 2021
TOLEDO
BUL - EXTINCIÓN
CABINA DOBLE
1,75 metros

rescate acuático que se activan junto al tren de salida en estos casos. A partir de ese año, como ya hemos dicho, al tren de salida se incorporan buceadores de la Unidad Específica (actualmente contamos con unos 22 buceadores), la inversión en esta materia en los últimos años ha sido importante, desde una embarcación que se encuentra siempre en el agua, equipos individuales para cada buceador, sistema de comunicaciones, trajes secos, una potente sonda que nos permite una visión del fondo con alta capacidad.

¿Qué tipo de sinergias existen con otros bomberos provinciales cercanos o con los servicios de extinción de incendios de otros ayuntamientos? ¿Hay algún tipo de convenio para intervenciones en franjas territoriales limítrofes?

En los últimos años, hemos afianzado una comunicación mucho más fluida y continua con Servicios de Bomberos como son el Ayuntamiento de Huelva, Consorcio de Bomberos de Cádiz, Ayuntamiento de Málaga, Ayuntamiento de Zaragoza, Ayuntamiento de Granada, Ayuntamiento de Barcelona y podríamos decir que muchos más que ahora mismo no recuerdo, al final las necesidades son las mismas, los problemas similares y hay puntos de conexión muy comunes como son las inversiones, las relaciones de puestos de trabajo, la documentación en general, que nos hace mantener viva esa comunicación tan necesaria. En nuestros límites sí es común trabajar con el Servicio Provincial de Bomberos y el Ayuntamiento de Dos Hermanas, con el que mantenemos una estrecha relación dada la cercanía y los elementos de riesgo que nos unen, como son Polígonos Industriales, un Canal de riego y una barrio muy cercano a nuestro Parque de la zona Sur.

¿Cuántas intervenciones realizaron en 2020? ¿Cuáles son las más habituales?

En 2020 realizamos 5004 intervenciones, entre ellas, unas 2800 fueron relacionadas con incendios y unas 1000 con intervenciones de asistencia a personas en sus viviendas, intervenciones estas últimas, mejoradas por el servicio de la Unidad de Emergencia Social, la

"EL SERVICIO VIENE REALIZANDO DESDE HACE UNOS AÑOS TRABAJOS ESPECÍFICOS EN PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN EN LOS MONUMENTOS DE LA CIUDAD"

cual se encarga en los casos necesarios, de valorar la situación una vez accedemos nosotros a las viviendas. Se ha evidenciado una leve y paulatina reducción de las intervenciones, lo que sin duda es en gran parte debido a la prevención que se hace visible en las nuevas normas y exigencias de protección, así como en la formación del ciudadano. Nuestro departamento de prevención realiza una ingente labor en esta materia supervisando los proyectos de nuevas actividades, realizando inspecciones,.. y nuestra Sección de Formación viene desde hace muchos años formando a escolares en la prevención de incendios, hemos tenido intervenciones en la que los propios niños han indicado a los mayores las pautas a seguir en el incendio.

A pesar de ello el riesgo está ahí siempre, y contar con los efectivos y dotación suficiente es prioritario en nuestros Servicio, edificios más altos, vehículos más complejos con nuevas energías, lo hacen necesario. Ello también obliga al bombero que debe pasar a ser un personal proactivo, con revisiones, visitas, que mantengan los servicios actualizados y formados en estos nuevos riesgos a los que nos enfrentamos y a los nuevos que sin duda irán apareciendo.

¿Qué retos afronta el cuerpo de bomberos del Ayuntamiento de Sevilla de cara al futuro?

El reto más inmediato en cuanto a infraestructuras es dotar a la ciudad de un nuevo parque al oeste de la ciudad, en la zona de Triana-Los Remedios, actualmente cubierto desde el Parque Central al otro lado de la dársena, además de construir otro en la zona norte que sustituya al actual parque 3, en la barriada

de Pino Montano que teniendo en cuenta el crecimiento de la ciudad en esa zona, hace necesario un edificio de mayores prestaciones, y dado que el trazado de MMPP discurre por esta zona de la ciudad hacer una especial inversión incrementando y mejorando la dotación del equipamiento para este tipo de intervenciones.

Por otro lado, se iniciarán en breve obras de rehabilitación de dos parques que cuentan ya con los proyectos de reforma, pendientes de licitar el contrato de obras.

En cuanto a la plantilla, nos encontramos en un momento de incorporación de más de 80 bomberos, esperando a su vez convocar un promoción interna importante, en todas las categorías de mando, además de la propia estructura de dirección.

Seguimos con el plan de inversiones definido hace ya unos años, con el que hemos conseguido renovar el 75% de la flota de vehículos, adquiriendo vehículos rurales con un fin determinado, con los que, hasta ahora, no habíamos contado.

A nivel de procedimientos e instrucciones de trabajo, seguimos realizando un trabajo continuo, cuyo culmen sería a nivel formativo para que todo el personal operativo, conozca y se forme en estas instrucciones.

Nos vamos adaptando a la era de la prevención de riesgos laborales, hemos pasado de no llevar cubrepantalón, a tener multitud de trajes de intervención en función del riesgo (incendio estructural, rescate técnico, rescate acuático, arneses integrales, EPI de motosierra...). Los últimos vehículos permiten extraer el material del techo sin necesidad de subir al mismo, ahora ya trabajamos en crear habitáculos en nuevos camiones en los que el bombero pueda guardar el EPI sucio.

A nivel telemático, hemos mejorado con la geolocalización de los vehículos y la comunicación de datos con el Centro de Control, ahora ya trabajamos en la renovación de la aplicación informática integral que gestiona este SPEIS.

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

No podemos decir que todo fue o ha sido un camino de rosas, nos hemos ido adaptando con el paso de los días, los plazos de incorporación de positivos cambiaban, los materiales escaseaban, buscabas en Internet y aparecía la posibilidad irreal de compra de EPI y eso costaba que se entendiese. Se realizaron muchas compras por emergencia que ayudaron a mitigar las necedades del día a día.

Fuimos sacando una instrucción de trabajo cada semana, un documento vivo que se iba actualizando con la información que íbamos teniendo, sectorizamos los

parques, creamos grupos burbuja entre turno y parque, sobre los parques se realizaba una desinfección general por el Servicio de Salud, a través del personal del Zoosanitario sección específica que ejecutaba estas tareas, estando protocolizado que antes del relevo de guardia eran los propios bomberos los que debían realizar la desinfección de vehículos y materiales, así como los mandos en sus propias dependencias y equipos, lo que se mantiene a día de hoy.

La documentación que se redactó desde bomberos, acabó siendo parte del documento general que el Ayuntamiento aplicó en muchas de sus dependencias. Incluso estuvo incluida la desinfección por ozono ante la demanda social, mediante equipos que fueron adquiridos exprofeso, procedimentándose un uso muy restrictivo y seguro de éstos, siendo posteriormente retirado.

Hay que decir que, hasta el primer año, los casos positivos fueron escasos en la plantilla, los que lo fueron, no se contagiaron en la guardia, con la excepción de un compañero que si detectamos a tiempo y que fue contacto estrecho con un posterior positivo durante la guardia. Pasado el primer año, si hemos ido teniendo positivos de forma escalonada, sin afectación en la conformación de la guardia diaria.

Adaptamos una furgoneta para descontaminación, la cual acudía a todas las aperturas de vivienda. Para estas actuaciones con mayor riesgo de contagio, y cuyo número fue incrementándose de forma exponencial, se estableció con nuestro personal sanitario un procedimiento adaptado a la nueva situación.

"A NIVEL TELEMÁTICO, HEMOS MEJORADO CON LA GEOLOCALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y LA COMUNICACIÓN DE DATOS CON EL CENTRO DE CONTROL, AHORA YA TRABAJAMOS EN LA RENOVACIÓN DE LA APLICACIÓN INFORMÁTICA INTEGRAL QUE GESTIONA ESTE SPEIS"

SURTRUCK FABRICA UNA NUEVA GENERACIÓN DE CHASIS ESTRECHO CON CABINA DOBLE QUE PERMITE LA EXTINCIÓN CON HASTA 5 BOMBEROS

EL NUEVO BUL 5.0 TIENE TODAS LAS CERTIFICACIONES Y OFRECE LAS PRESTACIONES HABITUALES CON TAN SÓLO 1,75 METROS DE ANCHO

EL DIRECTOR COMERCIAL DE VEHÍCULOS CONTRAINCENDIOS, MANUEL SANTANA, HA RESALTADO LA SATISFACCIÓN QUE SUPONE PARA SURTRUCK ESTA NUEVA GENERACIÓN DE BUL, QUE CUENTA CON TODAS LAS CERTIFICACIONES.

Surtruck acaba de producir su generación 5.0 sobre chasis marca Fuso. Desde que en 2015 apostara por fabricar vehículos estrechos contraincendios y se convirtieran en pioneros. La empresa, que fabrica los BUL (Bomba Urbana Ligera) y los VAT (Vehículo Apoyo y Transporte) más estrechos del mercado, ha dado un paso más y en las próximas semanas presentará su nueva apuesta: un chasis con cabina doble y las mismas reducidas dimensiones de los vehículos que diseña y comercializa: 1,75 metros. Pero suma a todas estas características el hecho de aunar en el mismo vehículo la capacidad de extinción, los profesionales que van en la cabina doble son la propia UBI (Unidades Básicas de Intervención).

El director comercial de Vehículos Contraincendios, Manuel Santana, ha resaltado la satisfacción que supone para Surtruck esta nueva generación de BUL, que cuenta con todas las certificaciones. "Por primera vez se aúna en el mismo vehículo la capacidad de extinción con dotar de efectivos suficientes a la UBI. Es decir, el personal suficiente y el agua para extinguir el incendio, algo que va a facilitar mucho las salidas de emergencias porque convierte a estos vehículos en autosuficientes para los servicios en el casco urbano de las ciudades y en los lugares de difícil acceso".

CERTIFICACIONES

Surtruck es pionero en la fabricación de BUL estrechos desde 2015, y ya ha configurado más de medio centenar de unidades de distintas características en función de las exigencias y necesidades de los clientes. El nuevo modelo 5.0 dará servicio, en Toledo, a uno de los cascos urbanos de más difícil acceso de España.

Tras numerosas pruebas y ajustes, Surtruck ha conseguido que el nuevo BUL supere con éxito todas las certificaciones. Así, la cabina de tripulación cumplirá todos los reglamentos de seguridad exigidos en Contraincendios. En concreto, el reglamento CEPE R14, respecto a los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor; el reglamento CEPE R16, sobre cinturones de seguridad y sistemas de retención de los vehículos a motor; y el reglamento CEPE R17, en cuanto a condicionamiento interior de los vehículos a motor, resistencia de los asientos y de su anclaje. Y su diseño y configuración han sido realizado según las prescripciones que dicta la Norma UNE 1846

El mayor reto de este modelo ha estado en el diseño y configuración del sistema de transmisión de la rotación al eje de la bomba contra incendio. Era fundamental conseguir que el vehículo ofreciera la posibilidad de suministrar agua para sofocar el fuego,

algo que planteó un auténtico reto a Surtruck por la potencia que necesitaba la bomba. Y es que las bombas contraincendios necesitan gran cantidad de potencia para su funcionamiento a prestaciones máximas. Con el desarrollo de la cadena cinemática que ha instalado Surtruck, sistema de transmisión de la rotación a la bomba, se ha logrado ofrecer tanto la potencia necesaria para el funcionamiento de la bomba como la tranquilidad de que se pueda desarrollar un trabajo continuo sin dañar la caja de cambios del vehículo.

El reto está superado con el transmisor diseñado por Surtruck, que está homologado y ensayado por un laboratorio acreditado por el Ministerio de Industria. Se trata de un sistema de transmisión diseñado específicamente para el movimiento de la bomba contraincendios en los chasis más estrechos del mercado. Se transfiere energía desde el motor del camión hasta la misma bomba colocando una caja de corte en la transmisión del propio chasis. Una nueva generación que logra lo hasta ahora imposible: trasladar hasta a 5 ocupantes y poder sofocar incendios en lugares de difícil acceso por la limitación de la anchura de las calles; Todo con el mismo vehículo.

EL RETO ESTÁ SUPERADO CON EL TRANSMISOR DE POTENCIA DISEÑADO POR SURTRUCK, QUE ESTÁ HOMOLOGADO Y ENSAYADO POR UN LABORATORIO ACREDITADO POR EL MINISTERIO DE INDUSTRIA. SE TRATA DE UN SISTEMA DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA PARA EL MOVIMIENTO DE LA BOMBA CONTRAINCENDIOS EN EL FUSO MÁS ESTRECHO DEL MERCADO

FLOMEYCA ENTREGA 6 NUEVOS BUL SOBRE CHASIS MERCEDES-BENZ A LA DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

ESTAS NUEVAS UNIDADES HAN SUPUESTO UNA INVERSIÓN TOTAL DE 1.898.642,93 EUROS

SE TRATA DE UN LOTE DE NUEVE UNIDADES. EN SEPTIEMBRE SE PRESENTARÁN LAS TRES RESTANTES QUE FALTAN QUE CUENTAN CON LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS DE CARROCERÍA ZIEGLER.

El Consorcio Provincial de Bomberos, dependiente de la Diputación de Málaga, ha incorporado a su flota seis nuevos vehículos, carrozados sobre chasis Mercedes-Benz por Flomeyca, que contribuirán a mejorar los servicios que presta en la provincia y facilitará la extinción de incendios en núcleos urbanos. Los camiones adquiridos, denominados bombas urbanas ligeras, han supuesto una inversión total de 1.898.642,93 euros.
El presidente de la Diputación de Málaga, Francisco Salado, ha destacado, durante la presentación de los nuevos vehículos, que la institución provincial está realizando un importante esfuerzo para potenciar el Consorcio y, con esta última adquisición prácticamente se encuentra renovado casi en su totalidad el parque de camiones.
Entre 2020 y este año se han incorporado y entrarán en servicio 47 nuevos vehículos, que posibilitan llevar a cabo unas intervenciones más rápidas y efectivas, además de modernizar el equipamiento técnico para una coordinación y lucha más eficaz contra el fuego.
"Como hemos venido demostrando en los últimos años, las actuaciones en materia de extinción de incendios, salvamento y rescate han sido una prioridad para este equipo de gobierno", ha añadido. Y ha re-

cordado que, a primeros de este mes, se reforzaron las actuaciones en incendios forestales con la incorporación de nuevos vehículos pesados, especialmente indicados para intervenir en el monte.
Los seis nuevos camiones que se han presentado, con capacidad para 1.800 litros, se destinarán a los parques de Antequera, Coín, Nerja, Rincón de la Victoria, Ronda y Vélez-Málaga. Y en septiembre llegarán otros tres vehículos con las mismas características para los parques de Manilva, Campillos y Alhaurín de la Torre.

CARACTERÍSTICAS DE LOS CAMIONES

Se trata de vehículos ágiles, carrozados sobre chasis Mercedes-Benz Atego con carrocería Ziegler por Flomeyca, con gran capacidad de movimiento, que incorporan elementos que los convierten en pioneros en el servicio de extinción de incendios. Por ejemplo, cuentan con con bomba de presión combinada para poder actuar sobre una gran variedad de tipos de incendio. Además, disponen de una doble cabina de tripulación con dimensiones muy amplias para que el personal pueda equiparse con los equipos de protección respiratoria en el interior, contribuyendo así a que su actuación sea lo más rápida.
Igualmente, tienen el sistema de sujeción y anclaje de equipos autónomos más seguro del mercado y están dotados con ventiladores para la aplicación de técnicas de extinción con seguridad para los bomberos, así como con herramientas eléctricas para el corte y apertura de puertas, rejas y cerramientos, que permitirán entrar en los edificios ante cualquier situación.

LOS SEIS NUEVOS CAMIONES QUE SE HAN PRESENTADO, CON CAPACIDAD PARA 1.800 LITROS, SE DESTINARÁN A LOS PARQUES DE ANTEQUERA, COÍN, NERJA, RINCÓN DE LA VICTORIA, RONDA Y VÉLEZ-MÁLAGA. Y EN SEPTIEMBRE LLEGARÁN OTROS TRES VEHÍCULOS CON LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS PARA LOS PARQUES DE MANILVA, CAMPILLOS Y ALHAURÍN DE LA TORRE

SE TRATA DE VEHÍCULOS ÁGILES, CARROZADOS SOBRE CHASIS MERCEDES-BENZ ATEGO CON CARROCERÍA ZIEGLER POR FLOMEYCA, CON GRAN CAPACIDAD DE MOVIMIENTO, QUE INCORPORAN ELEMENTOS QUE LOS CONVIERTEN EN PIONEROS EN EL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

"EN ESTA LEGISLATURA LA INVERSIÓN DEL CONSORCIO VA A RONDAR LOS 24 MILLONES DE EUROS. LO MÁS IMPORTANTE SERÁ LA CONSOLIDACIÓN DEL PERSONAL Y LA APUESTA POR LA SEGURIDAD"

MANOLO MARMOLEJO, DIPUTADO PROVINCIAL DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS Y PRESIDENTE DEL CONSORICO PROVINCIAL DE BOMBEROS DE MALAGA

¿En qué consiste su labor dentro del consorcio?

Soy presidente del Consorcio y Diputado Provincial y llevo el área de seguridad y emergencias con varias competencias, dentro de esto coordino la presidencia del consorcio y de protección civil, llevando todas las agrupaciones de los pueblos de Málaga que disponen de ella. El Consorcio da servicio a 97 pueblos de la provincia de 103, se trata de casi el 60% de la población de Málaga, lo que corresponde a un 85% en extensión.

¿Cuántas personas forman parte del servicio provincial de extinción de incendios?

En la actualidad somos 265 personas en el Consorcio, 253 en la parte operativo y 12 administrativos. Estamos a punto de publicar una oferta pública de empleo para incorporar 70 bomberos más. Tenemos como objetivo tanto la renovación del equipamiento como una apuesta por mejorar la seguridad del personal tanto en EPIs como en vehículos.

Hace 15 días presentamos seis bombas rurales pesadas, el año pasado en septiembre una escala de 32 metros de Magirus y ahora estas nuevas nueve unidades de Flomeyca, las tres que quedan serán presentadas en septiembre, junto a dos vehículos más y dos nodrizas de 9.000 litros. Además, recientemente incorporamos 25 vehículos ligeros también de Flomeyca.

El Consorcio tiene una red de 13 parques y en breves serán 14 con el nuevo parque de Guadalhorce. Estamos haciendo también una mejora de todos los parques, en Antequera habrá un parque nuevo, ya tenemos la licencia de obra, y esperemos que sea una realidad en primavera de 2021. Y el nuevo parque de rincón de la Victoria, que también será el centro provincial de emergencias y las oficinas del consorcio, con esta previsto con una inversión de tres millones de euros, pronto también se licitará. Hay una apuesta importante también por la infraestructura.

Yo creo que en esta legislatura la inversión del Consorcio va a rondar los 24 millones de euros. Lo más importante será la consolidación del personal, un 80% del personal es interino y se ha conseguido trabajando con los sindicaos, cerrando unas bases, para aprobar la nueva oferta de empleo. Para 2022 creo que tendremos a todo el personal funcionario y a su vez, en paralelo, sacaremos las nuevas plazas. Y es muy necesario, estamos cortos de personal.

¿De cuántos vehículos se compone la flota?

Alrededor de 90 vehículos, 44 son autobombas, 7 vehículos de altura y 18 ligeros. Y quedan pendientes de incorporar 9 vehículos más. Tenemos vehículos de todas las marcas

¿Qué características poseen estás nuevas unidades para que el consorcio haya apostado por este carrozado de Flomeyca?

Flomeyca hizo una oferta muy buena, la marca aportaba todas las especificaciones a la perfección que exigíamos en los pliegos y por eso se llevó el concurso. Se trata de unas autobombas muy manejables, trabajamos en pueblos con calles muy estrechas y este tipo de vehículos nos permite trabajar muy bien, también nos han encantado las calidades de la carrocería y la soportería, el trabajo entre Flomyeca y Ziegler ha sido muy importante, y los chasis Mercedes-Benz siempre dan un buen resultado, es una marca de referencia y todos los vehículos que hemos tenido de esta marca han ido muy bien.

¿Cuentan con más vehículos de Flomeyca en la flota?

Si, los 25 vehículos ligeros incorporados recientemente también estaban carrozados por Flomeyca, uno de ellos es un puesto de mando avanzado sobre chasis Toyota Land Cruiser muy necesario, nos da un resultado espectacular. El resto se han distribuido en los parques para traslado de personal y otras funciones operativas.

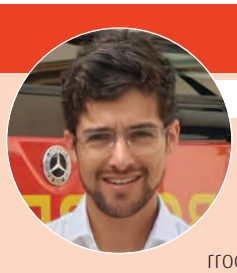
¿Qué retos afronta el consorcio de cara al futuro?

La apuesta es seguir mejorando la seguridad, es fundamental, tanto la protección al bombero con la última tecnología como en infraestructura y nuevos vehículos. Además, el reto de la estabilización es fundamental, incorporar más personal tanto en la parte operativa como administrativa, en definitiva, seguir creciendo con mejores condiciones.

ALREDEDOR DE 90 VEHÍCULOS, 44 SON AUTOBOMBAS, 7 VEHÍCULOS DE ALTURA Y 18 LIGEROS. Y QUEDAN PENDIENTES DE INCORPORAR 9 VEHÍCULOS MÁS. TENEMOS VEHÍCULOS DE TODAS LAS MARCAS

"ESTOS VEHÍCULOS SON PERFECTOS PARA LAS CALLES ESTRECHAS, LLEVA MUCHO MATERIAL DE EXCARCELACIÓN Y HERRAMIENTAS ELÉCTRICAS, TODO A BATERÍA, MUY PREPARADO PARA ACCIDENTES"

PAUL REYNAUD, JEFE DE PROYECTOS DE FLOMEYCA



Junto a Paul Reynaud, jefe de proyectos de Flomeyca, conocemos las últimas novedades y entregas del carrocero en nuestro país, en el evento de presentación de las nuevas unidades de la diputación de Málaga. Paul fue jefe de proyecto GIMAEX Francia durante 5 años, es ingeniero electromecánico, con una maestría en negocios internacionales, titulado en Países Bajos y Francia. Lleva en Flomeyca como jefe de proyectos 3 años y tiene una pequeña función comercial en Cataluña y Aragón.

¿Cuáles son las principales características que hacen a estos BUL entregados al Consorcio de Málaga únicos?
Una mezcla entre capacidad y compacidad para una intervención. Unos vehículos con 6170 mm y con un ancho de 2358 mm de paso a paso de rueda. Un vehículo muy compacto y además con una cabina extendida por Ziegler que tiene una capacidad para cuatro personas en esta configuración con asientos Bostrom Integra. El radio de giro con estas dimensiones es inferior a 7 metros, la cabina cuenta con cuatro autónomos, y dispone de 1800 litros de agua.

¿Por qué la apuesta por carrozar sobre el chasis Mercedes-Benz Atego?
Hicimos estos vehículos sobre este chasis porque Ziegler tiene la cabina XL homologada para este modelo de Atego y el chasis Mercedes-Benz a través de ciertas opciones de transformación puede salir con unos ejes más estrechos que nos permite llegar a ese ancho deseado. Es por eso que apostamos por Mercedes-Benz, es un chasis 1327 pero homologado a 15 toneladas, un chasis muy pequeño pero muy fuerte y además cuenta con caja Allison de 6 velocidades.

¿Para qué tipo de actuaciones están especialmente diseñados estos vehículos?
Estos vehículos se van a utilizar para los cascos antiguos de los poblados y ciudades del consorcio de Málaga. Perfectos para las calles estrechas, lleva mucho material de excarcelación y herramientas eléctricas, todo a batería, muy preparado para accidentes.

¿Cuántas unidades Flomeyca han sido entregadas a los servicios de extinción de incendios españoles en lo que llevamos de 2021?
Hemos entregado dos BUL sobre chasis MAN TGL, una autoescalera para la Diputación de Huesca sobre chasis Mercedes de 32 metros compacta articulada, y por otro lado estas 6 BUL y otras tres que se van a entregar en septiembre. Tenemos también muchos vehículos ligeros que han salido de fábrica, cuatro vehículos de transporte logístico para el ayuntamiento de Madrid sobre chasis Mercedes-Benz Sprinter, cuatro vehículos de descontaminación en chasis Iveco Daily, también tres furgones de múltiples victimas en chasis Vito, un furgón de detección, uno de búsqueda y uno de transporte canino.

¿Qué diferencia esencial tiene el carrozado Flomeyca frente al de sus competidores?
El carrozado alemán que proponemos para estos equipos ofrece evolutividad, modularidad... puede cambiar fácilmente la soportería y el material de un lado para otro, se pueden incluir nuevas cosas, está garantizada contra corrosión con la tecnología ALPAS, y los herrajes son en acero inoxidable, tornillos avellanados, todo el cableado va por dentro de los paneles, todo muy limpio. La cisterna tiene visión directa, permite aprovechar un poco más el espacio y también resulta más fácil realizar tareas de inspección y mantenimiento, la bomba igual, se puede acceder muy fácil.

¿Tenéis previsto entregar más unidades a corto plazo, de cara al final del año?
Tres BUL más para el consorcio de Málaga, un FSV para el Port Tarragona en chasis Scania, un camión nodriza para el ayuntamiento de Móstoles sobre chasis Scania también, FSV para Ourense sobre Sprinter, un RBQ para el ayuntamiento de Valencia también sobre una Sprinter y algunos remolques para el ayuntamiento de Madrid. Tenemos muchos otros proyectos firmados, pero dados los plazos de entrega de chasis se entregarán todos en 2022.

ESTOS VEHÍCULOS SE VAN A UTILIZAR PARA LOS CASCOS ANTIGUOS DE LOS POBLADOS Y CIUDADES DEL CONSORCIO DE MÁLAGA. PERFECTOS PARA LAS CALLES ESTRECHAS, LLEVA MUCHO MATERIAL DE EXCARCELACIÓN Y HERRAMIENTAS ELÉCTRICAS, TODO A BATERÍA, MUY PREPARADO PARA ACCIDENTES

INCENDIOS DE PASTOS Y VEGETACIÓN

LAS QUEMAS DE RESIDUOS, RESTOS AGRÍCOLAS Y NEGLIGENCIAS EN OPERACIONES DE TRABAJO SON LAS PRINCIPALES CAUSAS DE ESTOS INCENDIOS

UN INCENDIO DE PASTOS ES UN FUEGO DE COMBUSTIBLE HERBÁCEO FINO QUE SE PROPAGA SIN CONTROL Y PONE EN PELIGRO A LAS PERSONAS, LOS BIENES Y EL MEDIO AMBIENTE.

En el reportaje nos vamos a centrar en estos incendios, por ser los que se producen con más frecuencia en los entornos de nuestras ciudades, y aunque no suelen representar ninguna dificultad para los SPEIS (Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamentos), en el caso de que se produzca en las proximidades de poblados marginales, naves industriales o núcleos urbanos con diseños urbanísticos inadecuados o con abundantes zonas ajardinadas, puede generar un gran incendio y provocar graves problemas de seguridad ciudadana.

Aunque los fuegos de pastos y vegetación pueden originarse por el inadecuado mantenimiento de líneas eléctricas, vías ferroviarias y causas naturales (siendo el principal responsable el rayo, causado normalmente por las tormentas secas en el periodo estival), son las quemas de residuos, restos agrícolas y negligencias en operaciones de trabajo, las principales causas de estos incendios.

ASPECTOS QUE COMPLICAN LA INTERVENCIÓN

La topografía es un factor también a tener en cuenta, debido a que, en algunos casos, nos podremos encontrar con zonas de difícil acceso o inaccesibles para

Un incendio de interfaz urbano-forestal (IUF) es aquel que se produce en zonas en la que el terreno forestal entra en contacto con zonas edificadas.

Los caminos y zonas de tránsito actúan como líneas de defensa que pueden ralentizar o cortar la propagación del incendio.

nuestros vehículos de extinción y por donde el fuego avanzará sin control lo que hace que la intervención sea más complicada. En estos casos se trata de una situación que puede obligar al mando de la intervención a solicitar el apoyo de las unidades helitransportadas con las que cuentan los Planes Especiales de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales de cada Comunidad Autónoma; como el INFOMA (Comunidad de Madrid), INFOVA (Comunidad Valenciana), INFOCA (Comunidad de Andalucía), etc. En caso de que estas unidades sean insuficientes el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del Gobierno de España puede prestar apoyo a las CC. AA. en la lucha contra incendios forestales por medio de las Brigadas de Refuerzo en Incendios Forestales (BRIF).

El viento juega un papel muy importante en estos incendios de superficie, debido a que propaga el fuego con rapidez afectando a grandes extensiones y a veces de manera imprevisible. En terreno llano y sin viento el incendio progresa de una forma circular, y de forma elíptica, cuando sopla el viento con una dirección predominante.

LA TOPOGRAFÍA ES UN FACTOR TAMBIÉN A TENER EN CUENTA, DEBIDO A QUE, EN ALGUNOS CASOS, NOS PODREMOS ENCONTRAR CON ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO O INACCESIBLES PARA NUESTROS VEHÍCULOS DE EXTINCIÓN Y POR DONDE EL FUEGO AVANZARÁ SIN CONTROL LO QUE HACE QUE LA INTERVENCIÓN SEA MÁS COMPLICADA

EL VIENTO JUEGA UN PAPEL MUY IMPORTANTE EN ESTOS INCENDIOS DE SUPERFICIE, DEBIDO A QUE PROPAGA EL FUEGO CON RAPIDEZ AFECTANDO A GRANDES EXTENSIONES Y A VECES DE MANERA IMPREVISIBLE. EN TERRENO LLANO Y SIN VIENTO EL INCENDIO PROGRESA DE UNA FORMA CIRCULAR, Y DE FORMA ELÍPTICA, CUANDO SOPLA EL VIENTO CON UNA DIRECCIÓN PREDOMINANTE

No es fácil decidir, en un primer momento, qué número de efectivos se destinan a atacar este tipo de incendios, pero un despliegue de medios adecuado y organizado permitirá controlar el incendio en sus inicios, evitando que el incendio adquiera grandes proporciones. Para acometer este tipo de intervenciones los vehículos activados en primera respuesta suelen ser la BFL o BFP (bomba forestal ligera/pesada) y

El acceso a una zona de pastos incendiada con los vehículos de bomberos la realizaremos siempre con precaución por la zona quemada.

Es importante saber cuál es la dirección del viento para realizar las labores de extinción con seguridad.

para garantizar el abastecimiento de agua en la extinción una BNL o BNP (bomba nodriza ligera/pesada). Si el incendio adquiere grandes dimensiones es conveniente activar un vehículo de mandos, para coordinar las labores de extinción siendo muy útil en estos casos la representación

El equipamiento en este tipo de incendios tiene que ser el adecuado para garantizar la seguridad durante la intervención.

En zonas de difícil acceso podemos realizar la extinción por medio de la lanza monitora de la BNP que tiene un alcance máximo de 70 metros.

PARA LLEVAR A CABO LA EXTINCIÓN, ADOPTAREMOS UNA ESTRATEGIA OFENSIVA, DEBIDO A QUE EN ESTOS INCENDIOS NO SE ALCANZAN GRANDES LONGITUDES DE LLAMA (DISTANCIA MÁXIMA QUE EXISTE DESDE LA BASE A LA PUNTA) Y NO SE LIBERA MUCHA ENERGÍA

Los vehículos de extinción siempre deben de mantener una reserva de agua para autoprotección en caso de amenaza directa del fuego.

de la situación táctica actualizada (SITAC) de la intervención.

PRINCIPALES OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN

Debido a que los incendios de pastos y vegetación son muy dinámicos, nuestras prioridades estratégicas pueden ir cambiando según avanza la intervención, en un principio los objetivos deben de ser: el control de la propagación y perimetrar el incendio lo antes posible, para poder darlo por controlado. Al aplicar un razonamiento táctico, es importante prever que zonas pueden verse afectadas por el avance del incendio; como poblados chabolistas, naves industriales, casas aisladas... y entonces tener así en cuenta el envío de recursos a esos núcleos críticos.

Para llevar a cabo la extinción, adoptaremos una estrategia ofensiva, debido a que en estos incendios no se alcanzan grandes longitudes de llama (distancia máxima que existe desde la base a la punta) y no se libera mucha energía. Una situación que nos permite, si llevamos el correcto equipamiento, realizar un ataque directo por los flancos con medios manuales (batefuegos), y la aproximación a la parte más activa del incendio (frente) con líneas de agua de ø25 por ser estas muy manejables y a la vez tener un menor gasto de agua durante la extinción.

En caso de empalmes de mangueras se realizarán siempre directamente en punta de lanza, siendo además recomendable conectar una bifurcación de 45/25 con reducción de 25/45 cada cuatro tramos de mangajes de ø25, por si tenemos la necesidad de realizar otra línea de agua para extinguir otros focos secundarios.

Se puede dar la circunstancia de que un incendio de pastos se propague a edificaciones próximas, situación compleja y no exentas de riesgos, ya que nos tendremos que enfrentar a incendios de interior (estructurales) con vehí-

EN CASO DE EMPALMES DE MANGUERAS SE REALIZARÁN SIEMPRE DIRECTAMENTE EN PUNTA DE LANZA, SIENDO ADEMÁS RECOMENDABLE CONECTAR UNA BIFURCACIÓN DE 45/25 CON REDUCCIÓN DE 25/45 CADA CUATRO TRAMOS DE MANGAJES DE Ø25, POR SI TENEMOS LA NECESIDAD DE REALIZAR OTRA LÍNEA DE AGUA PARA EXTINGUIR OTROS FOCOS SECUNDARIOS

culos y equipamiento, no adecuados para este tipo de actuaciones, hasta la llegada de otros recursos de apoyo.

FUEGOS CAUSADOS POR LA VEGETACIÓN SECA

Otro tipo de incendios que se produce en el interior de zonas urbanas y que pueden propagarse con rapidez a edificaciones anexas son los fuegos causados por la vegetación seca, en solares, descampados y parcelas abandonadas, debido principalmente, por un lado al incumplimiento del deber legal que tienen los propietarios de mantener la parcela en perfecto estado de salubridad y de limpieza, y por otro, a los largos tramites por parte de las administraciones públicas en iniciar el procedimiento de ejecución subsidiaria. Estas zonas son por ello muy susceptibles de

Los incendios de pasto pueden afectar a naves industriales y generar un gran incendio que demandará un gran despliegue de medios.

La apropiada ubicación de los vehículos de extinción, una cadena de mando adecuada y unas fluidas comunicaciones son imprescindibles, para el correcto desarrollo de la intervención.

ES IMPORTANTE TENER EN CUENTA QUE, AUNQUE EN UN PRINCIPIO, LA EXTINCIÓN UN INCENDIO DE PASTOS Y VEGETACIÓN NO RESULTE COMPLICADA, EN CASO DE DIFICULTADES EN LA ACCESIBILIDAD Y UNA RÁPIDA PROPAGACIÓN A ZONAS FORESTALES, ESTAS PUEDEN VERSE AFECTADAS POR EL FUEGO, Y DAR ORIGINEN A UN GRAN INCENDIO FORESTAL (GIF)

incendio, que pueden ocasionar un grave riesgo para las personas, sobre todo en la época veraniega.
Es importante tener en cuenta que, aunque en un principio, la extinción de un incendio de pastos y vegetación no resulte complicada, en caso de dificultades en la accesibilidad y una rápida propagación a zonas forestales, estas pueden verse afectadas por el fuego, y dar originen a un gran incendio forestal (GIF) con las graves consecuencias que conllevan, si es así, para los ecosistemas y la población.

ENRIQUE ÁLVAREZ DÍEZ
SUBOFICIAL BOMBEROS
DE MADRID

SUMMA112 DISPOSITIVO SANITARIO DEL PANTANO DE SAN JUAN

EN EL AÑO 2003 SUMMA112 SE HACE CARGO DEL DISPOSITIVO SANITARIO DEL PANTANO DE SAN JUAN

EMBARCACIÓN DE RESCATE Y TABLAS DE PADDLE SURF.

DESDE 1999, HASTA EL AÑO 2003, FUE EL SERVICIO DE EMERGENCIA Y RESCATE DE LA COMUNIDAD DE MADRID (SERCAM), BAJO LA TUTELA DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE POR AQUELLOS AÑOS, QUIEN SE HIZO CARGO DE DAR ESTE SERVICIO. ACTUALMENTE ESTE DISPOSITIVO SE COORDINA, ORGANIZA Y EJECUTA EXCLUSIVAMENTE POR TÉCNICOS EN EMERGENCIAS SANITARIAS (TES) BAJO LA SUPERVISIÓN DIRECTA DE JULIÁN SÁNCHEZ PEREA, COORDINADOR DE EQUIPOS TÉCNICOS Y LOGÍSTICA DEL SUMMA112.

El pantano de San Juan fue construido en 1955. Comprende los términos municipales de San Martín de Valdeiglesias y Pelayos de la Presa en la Comunidad de Madrid, y Cebreros y El Tiemblo en la provincia de Ávila. Cuenta con una capacidad de almacenaje de 138hm³ en una superficie de 650 hectáreas.

Aparte de abastecer de agua y electricidad al suroeste de la Comunidad de Madrid, dispone de 14km de playas, siendo el único de la Comunidad donde están permitidas actividades acuáticas a motor, además de las actividades características lúdicas o de ocio como

PANTANO DE SAN JUAN.

PRÁCTICAS DE RESCATE.

el piragüismo, la vela, paddle surf, baño, etc.; por ello, la afluencia en época estival, sobre todo de vecinos de la ciudad de Madrid, es muy numerosa, haciendo necesaria la creación de un equipo de intervención que dé respuesta sanitaria ante posibles incidentes.

Desde 1999, hasta el año 2003, fue el Servicio de Emergencia y Rescate de la Comunidad de Madrid (SERCAM), bajo la tutela de la Consejería de Medio Ambiente por aquellos años, quien se hizo cargo de dar este servicio.

En el año 2000 la Consejería de Sanidad adquiere la competencia en lo relativo a la prestación del Servicio de Emergencia y Rescate de la Comunidad de Madrid. La Coordinación de las Urgencias y Emergencias Sanitarias se le atribuye a la Dirección General de Sanidad, por lo que, tras la ley de Ordenación Sanitaria del año 2001, SERCAM queda integrado en el sistema único del Servicio de Urgencias, Emergencias y Catástrofes.

Es a partir del año 2003 cuando el SUMMA112 se hace cargo del dispositivo sanitario del pantano de San Juan. Esto conlleva un proceso de actualización de procedimientos y especialización de su personal a la altura de lo que exige un dispositivo de estas características.

DISPOSITIVO SANITARIO DEL PANTANO DE SAN JUAN DEL SUMMA112

Actualmente este dispositivo se coordina, organiza y ejecuta exclusivamente por Técnicos en Emergencias Sanitarias (TES) bajo la supervisión directa de Julián Sánchez Perea, Coordinador de Equipos Técnicos y Logística del SUMMA112, quien se encargó personalmente de dotarlo de los medios, material y calidad asistencial necesarios gracias a su amplia experiencia dentro del sector del salvamento marítimo y acuático.

El dispositivo se activa todos los años a mediados de junio y cubre todos los fines de semana y festivos hasta el último fin de semana de agosto. Este año por primera vez se ha alargado hasta el primer fin de semana de septiembre. El resto del año se activa en circunstancias especiales; ya sea por competiciones deportivas, eventos náuticos o actividades acuáticas que precisen de sus servicios.

REQUISITOS Y FORMACIÓN

Para formar parte del equipo destinado al pantano, los TES del SUMMA112 deben contar con el título en vigor de Socorrista en Piscina e Instalaciones Acuáticas y Medio Natural, habiendo superando las pruebas físicas y conocimientos necesarios exigidos para el desarrollo de la actividad.

Además, muchos de ellos cuentan con la titulación náutica de Patrón de Navegación Básica (PNB), lo que les habilita para navegar hasta una distancia máxima de 5 millas en embarcaciones de hasta 8 metros de eslora; el de Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER) y el título de Patrón de Yate, los cuales autorizan el gobierno de embarcaciones de recreo de motor de hasta 24 metros de eslora, así como embarcaciones de recreo a vela de hasta 24 metros de eslora respectivamente, facultando la navegación en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela trazada a una distancia de 150 millas náuticas. Habilita también el gobierno de motos náuticas dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas.

Durante las jornadas de trabajo se realizan prácticas en intervención y rescate, así como entrenamientos de natación para garantizar la preparación física deseada.

MATERIAL ESPECÍFICO

- Embarcación rígida de 6 metros de eslora con motor de 90cv con capacidad de trasporte de 3 personas. Se usa principalmente para patrullas de vigilancia.

EL DISPOSITIVO SE ACTIVA TODOS LOS AÑOS A MEDIADOS DE JUNIO Y CUBRE TODOS LOS FINES DE SEMANA Y FESTIVOS HASTA EL ÚLTIMO FIN DE SEMANA DE AGOSTO. ESTE AÑO POR PRIMERA VEZ SE HA ALARGADO HASTA EL PRIMER FIN DE SEMANA DE SEPTIEMBRE. EL RESTO DEL AÑO SE ACTIVA EN CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES

PRÁCTICAS DE RESCATE.

PARA FORMAR PARTE DEL EQUIPO DESTINADO AL PANTANO, LOS TES DEL SUMMA112 DEBEN CONTAR CON EL TÍTULO EN VIGOR DE SOCORRISTA EN PISCINA E INSTALACIONES ACUÁTICAS Y MEDIO NATURAL, HABIENDO SUPERANDO LAS PRUEBAS FÍSICAS Y CONOCIMIENTOS NECESARIOS EXIGIDOS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

- Embarcación semirígida "Tohatsu" de 5,5 metros de eslora. Con un motor de 50cv y capacidad de carga de hasta 12 personas. Es rápida y muy manejable, lo que la habilita para trabajos de rescate e intervención.
- 4 Tubos o floppis de rescate. Son brazos de rescate de máxima flotabilidad, con cuerda, arnés y mosquetones para el rescate de víctimas por los socorristas.
- 2 tablas de paddle surf de rescate.
- 2 "MARPA®"; que son floppis mejorados. Se trata básicamente de una boya alargada de flotación con hasta 4 asas y bandas reflectantes. Su configuración y elementos añadidos pueden mantener, dependiendo del peso de las víctimas, hasta 3 personas a flote. Su peso en seco no supera los 800gramos.
- 2 latas de rescate. Son piezas de plástico rígido rellenas de espuma de alta flotabilidad con un arnés para fijar al tórax o cintura del socorrista.
- 1 carretel con 200m de cabo.
- 2 prismáticos de observación y búsqueda.
- 10 chalecos salvavidas.
- Maletín sanitario de intervención.

MATERIAL INDIVIDUAL DE TRABAJO

- 2 camisetas de alta visibilidad.
- 2 licras de protección solar UPF 40
- 2 short o pantalones cortos
- 2 bañadores de natación.

DOTACIÓN EXTRA POR JORNADA DE TRABAJO

- 1 cinturón de rescate.
- 1 bolsa de rescate con cabo de 15 metros.
- Aletas tipo body para natación.
- 1 neopreno integral.

PRÁCTICAS DE RESCATE.

PRÁCTICAS DE RESCATE.

INSTALACIONES Y PERSONAL SUMMA.

PERSONAL, HORARIOS Y FUNCIONAMIENTO

Cada jornada de trabajo está compuesta por siete TES. Uno de ellos realiza las funciones de coordinador y, tras un primer briefing inicial, reparte las diferentes responsabilidades y tareas a ejecutar en los horarios asignados de manera individual. Entre las tareas propias se encuentran: las patrullas de vigilancia en embarcación, patrullas de playa y vigilancia desde la torre de observación.

Se realiza una valoración inicial de los factores ambientales que puedan influir en la resolución de las intervenciones o sean susceptibles de provocar accidentes, tales como el estado del agua, el viento, la temperatura ambiente, afluencia de usuarios y meteorología adversa; quedando reflejado en los informes diarios al efecto.

Por otro lado, se esfuerzan por informar de manera preventiva a los deportistas y bañistas con consejos y recomendaciones, prestando especial atención a usuarios de riesgo. Se actúa con eficacia balizando puntos peligrosos, retirando objetos dañinos y siguiendo de cerca a diferentes embarcaciones e hinchables.

Desde el personal del dispositivo se ha fomentado la realización de jornadas informativas y resolución de dudas, así como la difusión de consejos relacionados con el agua, su uso y disfrute, con una excelente acogida por los usuarios del pantano.

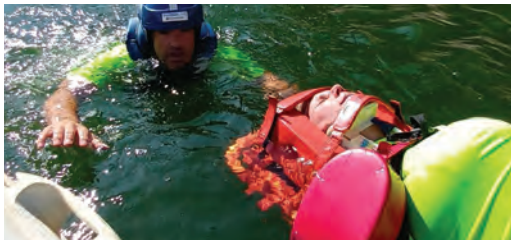
CADA JORNADA DE TRABAJO ESTÁ COMPUESTA POR SIETE TES. UNO DE ELLOS REALIZA LAS FUNCIONES DE COORDINADOR Y, TRAS UN PRIMER BRIEFING INICIAL, REPARTE LAS DIFERENTES RESPONSABILIDADES Y TAREAS A EJECUTAR EN LOS HORARIOS ASIGNADOS DE MANERA INDIVIDUAL

Este año, con las restricciones motivadas por la pandemia, solo se ha habilitado la playa de la Virgen de la Nueva para el baño. Como novedad, se ha balizado la zona para evitar accidentes con otros usuarios.
El horario de baño del pantano es de 12:00h a 20:00h, pero el dispositivo sanitario del SUMMA112 comienza su jornada a las 08:00h y termina a las 22:00h
Se atienden una media de 30 pacientes dentro del ámbito sanitario cada fin de semana, con problemas leves, distrés acuático, víctimas traumáticas o en embarcación; si bien, la media de intervenciones y actuaciones de todo tipo superan las 120 al día dentro de lo relativo al entorno acuático y pacientes en tierra con diferentes lesiones o patologías debido a la masificación de la zona en época estival.
Todas las intervenciones sanitarias quedan registradas en los pertinentes informes que, por primera vez, son cumplimentados bajo responsabilidad directa de los Técnicos en Emergencias Sanitarias del SUMMA112.
Para las comunicaciones internas y con el Centro Coordinador (CCU) disponen de una emisora fija, cuatro portátiles tipo tetra y tres teléfonos móviles.

OTROS DISPOSITIVOS

Desde hace tres años, de lunes a viernes, Cruz Roja se encarga de la vigilancia y salvamento en el pantano, tras el convenio subscrito por el viceconsejero de Interior y la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid112 con los ayuntamientos de San Martín de Valdeiglesias y Pelayos de la Presa.
Este año han contado con una embarcación de vigilancia y rescate, tres socorristas, dos patrones en medio natural y un jefe de playa en horario de 12:00h a 20:00h.

BRIEFING INICIAL.



PRÁCTICAS DE RESCATE.

VIR SUMMA112 EN PANTANO DE SAN JUAN.

SE ATIENDEN UNA MEDIA DE 30 PACIENTES DENTRO DEL ÁMBITO SANITARIO CADA FIN DE SEMANA, CON PROBLEMAS LEVES, DISTRÉS ACUÁTICO, VÍCTIMAS TRAUMÁTICAS O EN EMBARCACIÓN

El entorno del pantano cuenta también con equipos de rescate, extinción de incendios y emergencias sanitarias los 365 días del año, con una base de bomberos y una Unidad de Soporte Vital Avanzado del SUMMA112 ubicados en el parque de bomberos de San Martin de Valdeiglesias para cuando se hace necesaria su intervención.
Cuando es preciso intervienen el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) y el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil.
Las unidades compuestas por Agentes Forestales, tanto con embarcación al efecto como con medios terrestres, son las encargadas del control y vigilancia del perímetro y orillas del pantano, de los estacionamientos y de los fuegos no permitidos en las proximidades.
En ocasiones excepcionales surge la necesidad de cooperar con otros dispositivos cuando las circunstancias así lo requieren. Este año se aunaron esfuerzos para localizar a la niña de diez años ahogada en el pantano al comienzo del verano. También, diferentes equipos de búsqueda, rescate, extinción de incendios y sanitarios colaboraron durante el fuego que se inicio el 31 de julio en las inmediaciones. El dispositivo sanitario del SUMMA112 fue activado y facilitó la evacuación acuática de personas atrapadas entre las llamas y las aguas del pantano.
Dentro del convenio entre las distintas instituciones, cada año se adoptan las disposiciones necesarias en lo relativo a medidas de seguridad y salvamento; delimitación de zonas de baño, espacios navegables y áreas donde practicar actividades acuáticas a motor. Del mismo modo se regulan tanto las zonas de estacionamiento, como los puntos de vigilancia y evacuación.

CRISTIAN FERNÁNDEZ GINER
TÉCNICO EN EMERGENCIAS SANITARIAS SUMMA112

UNIDADES DE MANDO Y JEFATURA: CUATRO PROPUESTAS A ELEGIR

DENTRO DE LOS VEHÍCULOS AUXILIARES QUE INTEGRAN NUESTRAS FLOTAS, CABE DESTACAR LAS UNIDADES DE MANDO Y JEFATURA

Mercedes Benz con su modelo Vito es una opción muy destacable para este tipo de vehículos UMJ. (Foto cedida por Bull Fuego).

> ESTOS VEHÍCULOS NO PARTICIPAN DIRECTAMENTE EN LA INTERVENCIÓN YA QUE SU FUNCIÓN PRINCIPAL ES LA REALIZAR EL MANDO Y CONTROL DE LA MISMA.

Dentro de los vehículos auxiliares que integran nuestras flotas, cabe destacar las Unidades de Mando y Jefatura. Estos vehículos no participan directamente en la intervención ya que su función principal es la realizar el mando y control de la misma. Con estas funciones, el equipamiento necesario es más ligero que en los vehículos que intervienen directamente, por ello sus dimensiones pueden ser más compactas. La gama de posibilidades es amplia, ya que actualmente casi todos los fabricantes tienen en sus catálogos de producto una serie de vehículos que, por su volumen y posibilidades de tracción, pueden desarrollar perfectamente este cometido.

Por operatividad, este vehículo de Mando y Jefatura, debe tener una serie de características mínimas para el desarrollo del trabajo al que se le va a confiar. Por otro lado, dado la orografía de nuestro país, y la diversidad de las actuaciones a realizar, entra en juego

En los años 50, un Seat modelo 1400 hizo las funciones de Unidad de Mando y Jefatura.

Un orgulloso Seat 600 era el responsable en los años 70 de realizar el trabajo de Unidad de Mando y Jefatura.

varias necesidades básicas que deben de ofrecernos estas unidades de mando. A continuación, daremos un repaso a las posibilidades que encontramos en el mercado de vehículos y su operatividad de los distintos modelos propuestos.
Desde aquí, hemos preparado las cuatro propuestas que nos ha parecido más interesante para cubrir las necesidades de este tipo de vehículo.

MIXTOS DERIVADOS DE LOS COMERCIALES Y FURGONETAS

Como ya hemos comentado, cada servicio contempla unas necesidades mínimas para la adquisición de una Unidad de Mando y Jefatura. Si lo que buscamos es una gran cantidad de espacio a costa de perder capacidad off road, nuestra alternativa sin duda los denominados vehículos comerciales. Los fabricantes de vehículos en sus gamas más compactas, cada día nos ofrecen más novedades en cuanto a seguridad, confort y prestaciones. A día de hoy, estos vehículos comerciales, están a la altura de los denominados turismos. La gama en este segmento es muy amplia, por lo cual, nos vamos a centrar en un vehículo que nos ofrezca unas características mínimas para el desarrollo de nuestro trabajo. Como alternativas más destacadas en las marcas de prestigio, tenemos a Renault con su modelo Kangoo. La otra marca francesa Citroën nos ofrece su modelo Berlingo. Opel también está presente en este segmento con su modelo Combo. Si buscamos un modelo algo más amplio, el fabricante alemán Mercedes nos ofrece su modelo Vito con posibilidades de tracción 4x4. En este volumen, Iveco con el modelo Daily también nos dará respuesta a nuestras necesidades con una amplia gama y con la opción 4x4.

SI BUSCAMOS UN MODELO ALGO MÁS AMPLIO, EL FABRICANTE ALEMÁN MERCEDES NOS OFRECE SU MODELO VITO CON POSIBILIDADES DE TRACCIÓN 4X4

SI LO QUE BUSCAMOS ES UNA GRAN CANTIDAD DE ESPACIO A COSTA DE PERDER CAPACIDAD OFF ROAD, NUESTRA ALTERNATIVA SIN DUDA LOS DENOMINADOS VEHÍCULOS COMERCIALES

TODOCAMINO

En este tipo de vehículos cada día son más visibles en nuestras carreteras. Nacieron a la sombra de los 4x4 puros, pero añadiendo algo más de estética y confort. Mecánicamente mantiene una diferencia importante con los todoterrenos puros. Esta es la falta de reductora o grupo corto. Como ventajas nos aportan capacidad de tracción 4x4, pero sin llegar a ofrecer las prestaciones de un todo terreno. En estos vehículos una buena gestión electrónica de la tracción, marca la diferencia entre las distintas marcas, ya que la ausencia de bloqueos transversales, es susti-

Las comerciales y furgonetas, son una buena opción, ya que aúnan confort y volumen interior. (UMJ Bomberos Alcorcón. Foto cedida por Flomeyca)

Los todocaminos se están haciendo un hueco en este tipo de vehículos ya que cuentan con capacidad 4x4. (Foto cedida por Flomeyca).

IVECO CON EL MODELO DAILY TAMBIÉN NOS DARÁ RESPUESTA A NUESTRAS NECESIDADES CON UNA AMPLIA GAMA Y CON LA OPCIÓN 4X4

tuida por los controles de tracción electrónicos. La oferta de este tipo de vehículos es muy variada ya que tienen mucha demanda. Los fabricantes nos ofrecen este tipo de carrocería en configuraciones 4x4 y también en 4x2. Estos últimos 4x2 necesitan de una buena gestión electrónica de la tracción, para que puede sacarnos de algún apuro. Todos los fabricantes tienen algún modelo que ofrecernos dentro de su catálogo de producto. Entre las tracciones más reconocidas 4x4 para este tipo de carrocería, destacamos la 4Matic de mercedes, Audi con su sistema Quattro, BMW lo denomina xDrive. El grupo Volkswagen en sus diferentes marcas que comercia (Seat, Audi y Skoda) también nos oferta este tipo de tracción que ellos denominan 4Motion. Como vemos, la oferta de la que disponemos si nos decidimos por uno de estos modelos es infinita. Esto nos facilita mucho el trabajo a la hora de encontrar el vehículo que mejor se adapte a nuestras necesidades.

TODOTERRENO

Este tipo de modelos por sus características y prestaciones es todo un clásico en los servicios de extinción de incendios. Sus cualidades les sitúan muy por delante del resto. Están preparados para cualquier tipo de terreno, se mueven con soltura en carreteras y en caminos, aunque se vuelvan intransitables. Con este tipo de vehículo tenemos garantizado montar el puesto de mando o de observación en un punto en el que otros modelos fracasarían. A diferencia del todo camino, en los todoterrenos puros una serie de mejoras mecánicas marcan la diferencia. En primer lugar, estos están equipados con un grupo reductor. Con este sistema mejoramos las prestaciones y el rendimiento de motor en zonas en las que es nece-

LOS TODOCAMINO NACIERON A LA SOMBRA DE LOS 4X4 PUROS, PERO AÑADIENDO ALGO MÁS DE ESTÉTICA Y CONFORT

Un clásico entre las Unidades de Mando y Jefatura es el Toyota Land Cruiser. (Foto cedida por Flomeyca).

Land Rover elevo el listón con su modelo todoterreno Discovery 4.

sario baja velocidad y mucho par motor. Como vemos este sistema es esencial para obtener un máximo rendimiento a nuestro vehículo de mando, en zonas off road. Otra notable diferencia que encontramos a simple vista, es la altura libre del chasis al suelo. Con ella mejoramos una serie de parámetros off road muy necesarios como; ángulo ventral, ángulo de entrada y ángulo de salida. La última gran diferencia que podemos destacar, es la presencia de los distintos bloqueos en los diferentes grupos de transmisión. Lo más habitual es disponer de tres; uno longitudinal, y dos transversales (uno para el eje delantero y otro situado en el trasero). Toda esta carga tecnología tiene el inconveniente de elevar considerablemente su precio. Esto hace que pocas marcas ofrezcan hoy en día este tipo de vehículo y apuestan más por los todocamino.

ENTRE LAS TRACCIONES MÁS RECONOCIDAS 4X4 PARA ESTE TIPO DE CARROCERÍA, DESTACAMOS LA 4MATIC DE MERCEDES

Las pick-up también tienen un hueco en este segmento de vehículos. (Foto cedida por Flomeyca).

LOS TODOTERRENOS POR SUS CARACTERÍSTICAS Y PORTACIONES SE SITÚAN MUY POR DELANTE DEL RESTO

Actualmente solo dos son las marcas que compiten y tienen en su catálogo de producto un vehículo 4x4 puro, estos son; Toyota, Land-Rover. Como vemos son marcas de prestigio que nos ofrecen un producto garantizado. Toyota es uno de los más populares entre los servicios de extinción. Su modelo más emblemático es el Land Cruiser, un veterano pero actualizado año tras año. Otra marca emblemática en cuanto al 4x4 es la inglesa Land-Rover. Dos son las opciones en esta marca, el Discovery y el Defender. Ambos vehículos superaran con creces nuestras expectativas.

PICK-UP

Es el último en sumarse a la lista. Esta opción es muy interesante, si la cantidad de material que tenemos que llevar es muy elevada. A estos vehículos se les puede considerar 4x4 puros, ya que en la mayoría de los casos lleva reductora. Otra característica destacada es la capacidad de carga de la que se dispone es su caja trasera. A diferencia de los 4x4 puros, este modelo de carrocería lo ofrecen más fabricantes de vehículos. Entre todos ellos podemos destacar; Toyota con su modelo Hilux, Nissan con el Navara, Mitsubishi con su L200 Isuzu con el D-Max y por último Volkswagen con el Amarok.

MANUEL RUJAS
SARGENTO CONDUCTOR
BOMBEROS DE MADRID

EL FUEGO Y LAS ESTRUCTURAS EN EDIFICACIÓN

¿SABEMOS COMO SE COMPORTAN? ACCIONES DE LAS ESTRUCTURAS EN UN INCENDIO

SINGULARIDADES QUE DEBEN TENER EN MENTE LOS PRIMEROS ACTORES DE LA EMERGENCIA. EN ESTA PRIMERA PARTE SE EXPONEN LOS TIPOS DE ESTRUCTURAS DE HORMIGÓN ARMADO, QUE, DESDE MI VISIÓN, TRATAN LOS SERVICIOS DE EXTINCIÓN.

Desde el punto de vista de la intervención operativa para el control de los incendios en edificios, sobre todo desde un ataque interior, los bomberos hemos de considerar siempre el riesgo de daño sobre la estructura portante de los edificios por incendio con altas temperaturas y que pueda comprometer la estabilidad de la misma. Es por eso que se debe tener presente como se comporta cada elemento según su naturaleza, forma, diseño y modelo estructural.
El aumento de la temperatura producida por un incendio, sobretodo en el interior del edificio afecta a los materiales de diversas maneras, pero sn la disminuciones de la capacidad portante, las dilataciones y retracciones del mismo material las que ocasionaran en los elementos estructurales cargas adicionales que pueden provocar el colapso estructural. La estabilidad de una edificación frente a este tipo de evento depende del comportamiento de los elementos estructurales.
El siguiente artículo sin pretensión de teorizar pretende mostrar las singularidades que debemos tener en mente los primeros actores de la emergencia. En esta primera parte se exponen los tipos de estructuras de hormigón armado, que, desde mi visión, tratan los servicios de extinción.

ESTRUCTURAS DE HORMIGÓN ARMADO

La resistencia última al fuego de una estructura depende de la resistencia al fuego del material constituyente, sin considerar las protecciones, que podrían estar en un mal estado de conservación, ni los medios de extinción, que podrían fallar. Desde este punto de vista la continuidad del hormigón es absoluta y asegura, permanentemente, un buen comportamiento de la estructura frente al fuego. Las excelentes propiedades del hormigón en caso de incendio frente a otros materiales son bien conocidas (figura 1). Las estructuras de hormigón proporcionan la resistencia al fuego requerida de modo eficaz y competitivo, además de niveles excepcionales de protección y seguridad, como se puede constatar en experimentos a gran escala en Cardington1 (Reino Unido) y acontecimientos reales como el incendio de la torre Windsor (Madrid) y el World Trade Center (New York).
El 58,5% de víctimas mortales en incendios y explosiones el año 2018 en España, fue causado por intoxicación de gases y humo, Tabla 1 [Fundación Mapfre, 2018]. Pero desde la óptica del bombero actuante en la extinción de incendio desarrollado en estructuras de hormigón armado, puede aparecer una falsa sensación de seguridad al trabajar en estos escenarios y más si sabemos su buen comportamiento como in-

Figura 1. Atributos de los materiales de construcción (sin protección) bajo fuego (Jacobs, 2007).

Causa probable muerte	Hombres	Mujeres	Víctimas mortales	%
Intoxicación	46	26	72	58,5%
Quemaduras	29	12	41	33,3%
Traumatismo	6	0	6	4,9%
Parada cardiorrespiratoria	0	1	1	0,8%
NS/NC	1	2	3	2,4%
Total	82	41	123	100%

Tabla 1. Fuente: Fundación Mapfre. 2018. Estudio de víctimas de incendio en España.

dica la figura 1. Es ahí donde los bomberos no podemos pasar por alto ciertas características singulares de dichas estructuras. Ahí la importancia del tema.
Para el comportamiento mecánico de las estructuras frente al fuego, en términos de estabilidad estructural, tiene una importancia primordial la "Conductividad del calor". Refiriéndonos a los materiales de carácter estructural más habituales y no combustibles, es decir el acero y el hormigón, la diferencia de conductividad del calor, muy alta para el acero y muy baja para el hormigón, determina comportamientos absolutamente diferentes de ambos materiales frente al fuego. El hormigón estructural, armado y pretensado, combina el material acero de las armaduras y el material hormigón que conforma el elemento estructural y que, mediante el espesor del recubrimiento, separa al acero del exterior. El acero, como material con alta conductividad térmica, se calienta de modo inmediato, de forma tal que, expuesto directamente al incremento de temperaturas producido por el fuego, adquiere inmediatamente, y en toda su sección, la temperatura que se alcanza en el incendio. No se comporta de la misma manera la sección de hormigón que se calienta mucho más lentamente alcanzando temperaturas, en el interior de la misma, inferiores a las que, en ese instante, se alcanzan en el incendio.
La Tabla 2, indica la pérdida de resistencia a tracción del acero de la armadura de un hormigón armado y de la resistencia a compresión del propio hormigón con árido silíceo, en función de la temperatura alcanzada por el material.

Temperatura (° C)	Pérdida de resistencia (%)	
T (° C)	Acero armadura	Hormigón
20	0	0
400	15	15
500	30	30
600	60	40
700	85	60

Tabla 2.- Pérdidas de resistencia – Temperatura. Fuente: Eurocódigo 2: Diseño de estructuras de hormigón. Parte 1-2: Resistencia al fuego (ENV 1992- 1-2).

El punto crítico de ignición (flashover point) se sitúa en los 273ºC, hasta este momento sólo la estructura de aluminio se vería afectada. A partir de aquí se desarrolla el llamado fuego equivalente o normalizado que es al que se refieren todas las reglamentaciones y las resistencias al fuego de materiales, medido en minutos. Por encima de 40 minutos de fuego equivalente ya estamos hablando de un incendio muy importante con riesgo cierto para la vida humana. La pérdida de resistencia del hormigón y el deterioro del material empieza sobre los 380ºC, eso sí, en periodos prolongados de tiempo. La baja conductividad térmica del concreto mantiene la temperatura interna muy por debajo de ese valor, sólo los primeros centímetros lo alcanzan [Jacobs,2007].
A los 400 ºC se produce una pérdida de resistencia entre 15-25 %, según sea de áridos calizos o silíceos. Por encima de los 800ºC, deja de poseer una resistencia a la compresión viable, y se debilitará en mayor medida al enfriarse cuando se apague el fuego.

ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES

Las estructuras porticadas de hormigón, debido a su carácter hiperestático, permiten una cierta redistribución de esfuerzos cuando alguna sección suficientemente dañada plastifica. Esta redistribución colabora al mantenimiento de la situación de estabilidad estructural.
PILAR. Dichos elementos afectados por temperaturas elevadas en un incendio, y dependiendo de la duración pueden disminuir la sección resistente de hormigón en 5-10 cm. La pérdida de resistencia del material suele dejar al descubierto en zonas críticas, los estribos (armadura transversal) y las barras de acero (armadura longitudinal), que no están preparados para recibir las cargas sin la ayuda del hormigón, tienen que asumir los esfuerzos de compresión y se puede producir el desplome del elemento por fallo.

VIGAS.

Las vigas planas de hormigón suelen quedar afectadas por el fuego en su cara inferior, en cambio las vigas de cuelgue quedan expuestas por tres de sus caras. Los daños aparecen con fisuras de retracción debidas a la dilatación y al acortamiento posterior, o por fisuras de flexión o cortante.
El peligro de colapso puede aparecer a posteriori del incendio. Existe la posibilidad que después de un incendio con alta carga de fuego dichos elementos presenten buena apariencia, pero es preferible no acceder al recinto siniestrado durante los 3 días posteriores al incendio. El acero es buen conductor por lo que se calienta toda la barra, pero no el hormigón. El acero tiende a dilatar y el hormigón no. esto produce compresiones y fisuras. Después se produce el enfriamiento y la rotura. la dilatación y posterior retracción, reduce la adherencia acero-hormigón. el desplome se produciría en este periodo.

Foto 1. Fase saneado pilar afectado por incendio. Fuente: Autor.

VIGUETAS

Las viguetas armadas son atacadas de igual forma que sus "hermanas mayores" las vigas o jácenas, pero el menor recubrimiento y menor diámetro de las barras ocasionada hace que queden afectadas antes.

Como hemos visto, el hormigón pierde menos capacidad a altas temperaturas que el acero. En el caso de acero pretensado se acusa mucho más: cuando el hormigón sufre pérdidas del 35%, estaríamos hablando de que el acero pretensado pierde 60-70% de su capacidad.

Las viguetas pretensadas atacadas por altas temperaturas en incendio, evidencian más peligro, pudiendo colapsar estando en el interior del espacio afectado los servicios de emergencias.

Los elementos de hormigón pretensado son muy sensibles a los gradientes térmicos generados durante un incendio. Al dilatar la armadura por el calor se reduce el efecto del pretensado3, el factor adherencia disminuye, producido o bien por un incremento de temperatura brutal o bien por un enfriamiento brusco (una extinción agresiva); crece la deformación o flecha, y aparece el fallo sin avisar de la vigueta. [Revista ALCONPAT, 2013]

Foto 2. Forjado unidireccional con viguetas pretensadas. Fuente: Autor.

Foto 3. Perdida de recubrimiento de las viguetas pretensadas y caída de la parte inferior de las bovedillas. Fuente: Autor.

BOVEDILLAS

Durante un incendio de elevadas temperaturas, el primer elemento en desprenderse es la base de las bovedillas (forjados unidireccionales). En la fotografía 2 se aprecia la armadura inferior al descubierto y la parte inferior de la bovedilla inexistente.

FORJADOS RETICULARES

En los forjados con casetones recuperables en donde los nervios se ven expuestos al fuego por la cara inferior y laterales, aumenta la deformación. Dichos forjados al repartir en dos direcciones las cargas tienen menor posibilidad de desplomarse que un forjado unidireccional de viguetas.

EN CONCLUSIÓN

Ahora por fin, somos conscientes de que:

- En general, el hormigón armado, es seguro, tiene óptima resistencia en incendio a elevadas temperaturas.
- Los elementos estructurales de gran dimensión (p.ej. pilares 50x50cm, vigas de cuelgue de 1m) son más seguros que elementos de pequeña sección.
- Cuidado con los forjados realizados con viguetas pretensadas: pueden colapsar durante la extinción.

Finalmente decir que, en muchos casos, el personal de extinción accede a ciegas, con poca o nula visibilidad, siendo difícil realizar un examen visual del espacio interior. Por seguridad, es de buena práctica realizar los itinerarios de búsqueda, extinción, etc. en contacto con la pared como referencia, permanecer debajo de los pasos de puerta, fuera de la zona central de los paños. Aunque en ningún caso la integridad del interviniente está garantizada al 100%, posiblemente se minimice, por ejemplo, el riesgo de golpes por caída de objetos de techo, o accidente grave o muy grave en situación de colapso del suelo/techo dónde se trabaje. Por todo lo expresado, sería positivo, que el bombero conociera el escenario y su tipología constructiva a priori.

ANTONI JAUME SUREDA
BOMBERO DEL AYUNTAMIENTO DE PALMA. INGENIERO DE EDIFICACIÓN Y ARQUITECTO TÉCNICO

IVECO PRESENTE CON SU AMBULANCIA DE GAS EN EL GREEN GAS MOBILITY 2021

EN 2018 IVECO SE ADELANTABA EN LA APUESTA POR ESTA TECNOLOGÍA Y PRESENTÓ LA PRIMERA AMBULANCIA DE GAS EN EUROPA

LA MARCA HA PARTICIPADO EN ESTE EVENTO ORGANIZADO POR GASNAM Y LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA NEUTRAL TRANSPORT PARA PRESENTAR SU CLARA APUESTA EN TODOS LOS SECTORES, POR ESTE COMBUSTIBLE ALTERNATIVO.

El evento organizado por Gasnam y la Plataforma Tecnológica Neutral Transport tuvo lugar los días 21 y 22 de septiembre en La Nave, Madrid, y contó con una importante representación de las compañías líderes en el transporte aéreo, marítimo, ferroviario y carretera. IVECO estuvo presente con varios vehículos, entre ellos su ambulancia de gas, la cual pertenecía a la flota del servicio 112 de Murcia.

PIONEROS EN ESTA APUESTA

Era en 2018 cuando IVECO se adelantaba en la apuesta por esta tecnología y presentó la primera ambulancia de gas en Europa. Y es que, Iveco, consciente de la importancia que tiene el transporte de pacientes, presentaba su modelo Daily Blue Power NP, propulsada por gas natural comprimido, a la cabeza del mercado en términos de conectividad y ecología.

El Grupo Tenorio, con una amplia experiencia en el sector y un parque de 1.000 vehículos, fue la primera compañía en Europa en apostar por un vehículo de emergencias propulsado por este tipo de tecnología alternativa, aportando así un servicio añadido a la sociedad. Cristian Tenorio, Administrador General del Grupo, comenta que "nuestra apuesta el gas natural, es el primer paso clave para cuidar del medio ambiente y eliminar la ruidosidad del motor. De esta forma conseguimos mayor confort para los pacientes que trasladamos. Esta adquisición es la primera de una larga lista, queremos que, en un futuro, más del 50% de nuestra flota esté formada por vehículos de gas natural".

Ahora, dos años más tarde, son muchos más servicios y empresas dedicadas al transporte sanitario las que cuenta con este vehículo de última generación en su flota.

El furgón Iveco Daily Blue Power NP de 12 m3, propulsado por gas natural comprimido, forma parte de la familia más ecológica del mercado, la gama Daily Blue Power. El modelo es el primer vehículo comercial ligero de gas natural comprimido con cambio automático de 8 velocidades. Esta versión mejora la que ya era la mejor solución para el transporte urbano, ofreciendo una combinación perfecta: la sostenibilidad de la tecnología de gas natural Iveco Natural Power y el máximo confort al volante, gracias a su exclusiva transmisión automática Hi-Matic. Este vehículo reúne las ya conocidas robustez, prestaciones y fiabilidad del Daily, aumentando el grado de confort y reduciendo el consumo de combustible, con un nivel muy bajo de emisiones contaminantes, y con la mejor maniobrabilidad dentro de su categoría. Monta un motor de 3 litros F1C, que genera una potencia de 136 CV, con un par máximo de 350 Nm, y cumple con los estándares de la Normativa Vigente de emisiones contaminantes Euro 6/D, siendo un 76% en emisiones de partículas contaminantes y un 12% de emisiones de NOx más ecológica que su versión en diésel.

SEIS NUEVAS BOMBAS RURALES PESADAS MAN PARA LA DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

EL CONSORCIO DE BOMBEROS INVIERTE CASI DOS MILLONES DE EUROS EN 6 CAMIONES BOMBA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LA PROVINCIA

LOS VEHÍCULOS 4x4 CUENTAN CON UNA CAPACIDAD DE CISTERNA DE AGUA DE 3.000 LITROS Y OTROS 500 DE AUTOPROTECCIÓN Y ACTUARÁN EN INCENDIOS FORESTALES, ACCIDENTES DE TRÁFICO O RESCATES EN EL ENTORNO RURAL.

El Consorcio Provincial de Bomberos, dependiente de la Diputación de Málaga, ha incorporado a su flota 6 nuevos vehículos BPR (Bombas Rurales Pesadas) carrozados sobre chasis MAN, que contribuirán a mejorar los servicios que presta en la provincia con una inversión total de 1.971.000 euros.

El presidente de la Diputación de Málaga, Francisco Salado, ha destacado, durante la presentación de los nuevos vehículos, que la institución provincial está realizando un importante esfuerzo económico para potenciar el Consorcio y, con esta última adquisición, se complementará mejorará y potenciará el Parque Móvil del CPB Málaga.

Además de los casi dos millones de euros invertidos en estos nuevos vehículos, está previsto que en próximas fechas se presenten 13 nuevos camiones autobomba más, con una inversión total en camiones de más de 6 millones de euros, para renovar al completo todo el Parque de Camiones del Servicio.

"Esta adquisición supone una mejora sobresaliente en el Servicio de Bomberos del Consorcio de Málaga que, con la participación de Diputación Provincial y sus municipios Consorciados, han hecho que esta demanda de mejora del parque móvil de camiones se haga realidad, completando la flota de 24 vehículos ligeros que junto con la nueva Auto Escalera Automática con destino a Vélez-Málaga, fueron presentados en septiembre de 2020", ha recordado el presidente.

La puesta en marcha de estos camiones será inmediata y a partir del lunes se dedicarán unas jornadas

formativas al personal para que automáticamente se trasladen a los Parques de Bomberos y estén operativos (de hecho, desde la semana que viene ya estarán operativos en el Servicio).
La incorporación permitirá colaborar en la campaña de alto riesgo en incendios forestales del Plan INFOCA dependiente de la Junta de Andalucía, ya que estos 6 vehículos 4x4 junto los otros 15 que ya se disponen, supondrán un total de 21 camiones 4x4 para mejorar la seguridad ciudadana.
Los destinos de estos vehículos pesados son los Parques de Antequera, Vélez-Málaga, Nerja, Coín, Ronda y Estepona.
"En definitiva, vehículos interdisciplinares que permitirán a los profesionales del CPB Málaga trabajar en las mejores condiciones de seguridad para los ciudadanos de la provincia de Málaga", ha precisado Salado.

NUEVOS VEHÍCULOS

Entre las características principales que se destacan en estas nuevas 6 BRP, carrozadas sobre chasis MAN, es que son vehículos dotados con tracción total (4x4) y una capacidad de cisterna de agua de 3.000 litros y otros 500 litros de autoprotección. Esto permitirá que los vehículos puedan circular por cualquier tipo de terreno de nuestra provincia y que se garantice una prestación de servicio óptimo e integral.
Igualmente, los vehículos están equipados con dispositivos de protección respiratoria integral para atmósferas peligrosas, ventiladores eléctricos para el apoyo a la extinción de incendios en viviendas; y material para el rescate en accidentes de tráfico, herramientas eléctricas (martillos, taladros, cortadoras de disco de hormigón, motosierras, sierras, etc.) que permitirán afrontar cualquier tipo de intervención. Cuentan con botiquín y material de primeros auxilios para el socorro de víctimas; equipamiento completo de iluminación; escaleras portátiles; bombas de achique de agua; y herramientas para cualquier trabajo técnico que haya que realizar manualmente.

ENTRE LAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES QUE SE DESTACAN EN ESTAS NUEVAS 6 BRP, CARROZADAS SOBRE CHASIS MAN, ES QUE SON VEHÍCULOS DOTADOS CON TRACCIÓN TOTAL (4X4) Y UNA CAPACIDAD DE CISTERNA DE AGUA DE 3.000 LITROS Y OTROS 500 LITROS DE AUTOPROTECCIÓN. ESTO PERMITIRÁ QUE LOS VEHÍCULOS PUEDAN CIRCULAR POR CUALQUIER TIPO DE TERRENO DE NUESTRA PROVINCIA Y QUE SE GARANTICE UNA PRESTACIÓN DE SERVICIO ÓPTIMO E INTEGRAL

MERCEDES-BENZ VANS ESPAÑA ENTREGA EN BILBAO LA MAYOR FLOTA DE AMBULANCIAS ELÉCTRICAS DE EUROPA

LA COOPERATIVA GRUP LA PAU INCORPORA UN TOTAL DE 115 UNIDADES DE EVITO Y ESPRINTER A SU FLOTA

A AMBULANCIAS 100% ELÉCTRICAS DESTINADAS AL TRANSPORTE SANITARIO NO URGENTE EN ÁLAVA Y VIZCAYA. EN LA EXPLANADA DEL ESTADIO DE SAN MAMÉS, DONDE SE CELEBRÓ EL ACTO DE PRESENTACIÓN, SE PUDIERON VER GRAN PARTE DE LAS UNIDADES QUE INTEGRAN ESTA FLOTA.

Coincidiendo con la celebración de la Semana Europea de la Movilidad en Bilbao (SEM 2021) se han presentado las 115 ambulancias 100% eléctricas de Mercedes-Benz que Grup la Pau pone en servicio para atender las necesidades de transporte sanitario programado de pacientes no urgentes del Departamento de Salud Vasco en Álava y Vizcaya.

En el acto de presentación estuvieron presentes la Viceconsejera de Administración y Financiación Sanitaria del Departamento de Salud del Gobierno Vasco, Nerea Urien Azpitarte quien señaló: "la sostenibilidad no sólo corresponde al ámbito del Departamento de Medio ambiente, sino que es una apuesta decidida de Gobierno y de País. Y, por supuesto, es una apuesta firme del Departamento de Salud. Porque de gestos e iniciativas como esta que hoy presentamos aquí depende no sólo nuestra salud, sino también la de las siguientes generaciones".

Alfonso Gil, Teniente de Alcalde y Concejal del Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao que apuntó que "Es la ocasión de sacar la política de sostenibilidad a la calle y explicar al conjunto de la ciudadanía los progresos que se están haciendo y los planes de mejora de la movilidad sostenible que se están acometiendo en todas las áreas".

En palabras de Andrés Orejón, Director General de Mercedes-Benz Vans España: "este proyecto demuestra que la electrificación de nuestras furgonetas no está reñida con su adaptación a diversas aplicaciones como en este caso son los servicios de emergencia. Uno de nuestros objetivos es mejorar la rentabilidad de las empresas de transporte, por eso queremos ofrecer un producto adaptado a cada una de las necesidades específicas inherentes a cada tipo de uso". La implicación de Mercedes-Benz Aguinaga, concesionario de la marca en Vizcaya ha sido determinante para la consecución de este proyecto.

LAS EVANS DE MERCEDES-BENZ SON UNA BASE CONTRASTADA Y FLEXIBLE PARA SOLUCIONES ESPECÍFICAS DEL SECTOR PARA FABRICANTES DE CARROCERÍAS ESPECIALIZADOS GRACIAS A LA INSTALACIÓN DE LAS BATERÍAS BAJO EL PISO DEL VEHÍCULO QUE PERMITEN SEGUIR OFRECIENDO EL MISMO ESPACIO DE CARGA Y HABITABILIDAD QUE SUS HERMANAS DE COMBUSTIÓN

Markus Denzler, responsable a nivel mundial del departamento de flotas de Vans en Mercedes-Benz AG también estuvo presente en el evento como reconocimiento a la importancia de un proyecto de este alcance, la confianza depositada en las furgonetas eléctricas de Mercedes-Benz y la apuesta decidida de las instituciones por la movilidad libre de emisiones para atender un servicio público tan importante como el transporte sanitario.

"Estamos muy orgullosos de posicionarnos en la vanguardia de nuestro sector y de poder presentar en Euskadi la primera flota de estas características del mundo", señaló Vicenç Chicharro, presidente de Grup La Pau, y añadió que "ser pioneros en esta implantación pone de manifiesto nuestra colaboración y el compromiso por el bienestar de los ciudadanos que Osakidetza y el Gobierno Vasco han demostrado, siendo pioneros también en políticas verdes".

En la explanada del estadio de San Mamés, donde se celebró el acto de presentación, se pudieron ver gran parte de las unidades que integran esta flota 100% eléctrica compuesta por 30 eVito furgón, 14 eVito Tourer y 71 eSprinter, todas ellas transformadas para cubrir las necesidades específicas de este tipo de servicio, teniendo en cuenta las particularidades de un vehículo eléctrico para poder ofrecer la misma operatividad que un vehículo de combustión con el mismo confort, seguridad y prestaciones. Las nuevas ambulancias eléctricas prestarán su servicio en el transporte sanitario programado como es el caso del transporte de usuarios a centros de diagnóstico, tratamientos o consultas y altas hospitalarias.

Toda la logística de carga de estas 115 ambulancias eléctricas es posible gracias a la participación de Iberdrola y Euskabea en este proyecto, con la instalación de 95 puntos de recarga y con la garantía de suministrar energía certificada 100% renovable.

Las eVans de Mercedes-Benz son una base contrastada y flexible para soluciones específicas del sector para fabricantes de carrocerías especializados gracias a la instalación de las baterías bajo el piso del vehículo que permiten seguir ofreciendo el mismo espacio de carga y habitabilidad que sus hermanas de combustión. La eVito para el transporte de mercancías refrigeradas, el furgón de larga distancia, o la Tourer para el transporte de personas con movilidad reducida y la eSprinter furgón o la ambulancia demuestran el amplio espectro de alternativas posibles de soluciones en furgonetas 100% eléctricas.

ANDALUCÍA DESTINARÁ 11,2 MILLONES A OPERACIÓN Y SUPERVISIÓN TÉCNICA DEL 061

El Consejo de Gobierno ha autorizado el expediente de gasto relativo a la contratación por la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias (EPES) del servicio de operación y supervisión técnica en los servicios provinciales 061 por un importe de 11.268.210,89 euros. Con el fin de garantizar la continuidad de la actividad, la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias ha iniciado este expediente de contratación para los servicios provinciales 061 durante el año 2022, con posibilidad de prorrogarse por un año más. Este contrato garantiza la prestación del servicio de teleoperación, cuya contratación actual está en prórroga y finaliza el 31 de diciembre de 2021. La nueva contratación supone un incremento del 2,49% del presupuesto destinado a este servicio. En él destaca el aumento de 2.876 horas más de teleoperación para dar cobertura al incremento de llamadas que se están recibiendo en los centros coordinadores de urgencias y emergencias del 061 en la comunidad en los últimos dos años, al tiempo que contempla mejoras laborales y el mantenimiento tanto del empleo actual como del cumplimiento de estándares de calidad ya establecidos en el contrato actual.

JORNADA SOBRE INCIDENTES DE MÚLTIPLES VÍCTIMAS ORGANIZADA POR EL SEM

El Sistema de Emergencias Médicas (SEM) ha organizado en el Palacio de Deportes Cataluña de Tarragona una jornada sobre Incidentes de Múltiples Víctimas (IMV) en la que han participado cerca de 300 profesionales de los diferentes cuerpos de emergencias intervinientes en estos casos: SEM, Bomberos, Mossos d'Esquadra y Protección Civil. Durante la jornada los distintos cuerpos de emergencias explicaron los protocolos y procedimientos operativos que se activan ante esta tipología de incidentes. También se han mostrado las unidades y materiales empleados, como la estación de descontaminación de víctimas del SEM, las áreas sanitarias y la Unidad de Coordinación Operativa. Por parte de Protección Civil, se ha dado a conocer el protocolo de atención a las personas frente a emergencias graves (APCAT). Los Incidentes de Múltiples Víctimas se caracterizan por su imprevisibilidad, repercusión social y mediática. De ahí que sean muy necesarias las jornadas técnicas, como la celebrada hoy, para reforzar las sinergias entre los cuerpos y perfeccionar y actualizar los protocolos de actuación para hacer frente a las realidades cambiantes con las que se encuentran los cuerpos de emergencias.

AMBULANCIAS TENORIO ASUME EL TRANSPORTE DE USUARIOS DE FREMAP EN MURCIA Y HUELVA

Ambulancias Tenorio gestiona para FREMAP el transporte sanitario en Murcia y Huelva. Ambulancias Tenorio ha comenzado a prestar desde el 1 de octubre de 2021 los servicios de transporte sanitario de pacientes y usuarios que FREMAP –la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- gestiona en Murcia y en la provincia de Huelva. Gracias a este acuerdo Ambulancias Tenorio se encargará de desarrollar en las ambulancias adscritas a ambos servicios todas las tareas relacionados con el transporte y la movilidad de las personas, pacientes y usuarios que sean atendidas por FREMAP, así como los desplazamientos entre los diferentes centros de atención dentro de ambos territorios. Ambulancias Tenorio asume el transporte de usuarios de FREMAP en Murcia y Huelva. Ambulancias Tenorio extiende así su actividad en dos zonas geográficas donde está presente de forma destacada. En el caso de Andalucía Occidental Ambulancias Tenorio gestiona el servicio de transporte sanitario de la Consejería de Salud y Familias de la Junta de Andalucía en la provincia de Sevilla. Y une ahora los servicios de FREMAP en la provincia de Huelva con una interpelación especial con los centros de atención que esta mutua tiene en Sevilla. En el caso de la Comunidad Autónoma de Murcia, Ambulancias Tenorio también tiene una presencia destacada en este territorio con servicios de gestión de ambulancias para entidades públicas y privadas.

ÁVILA CONTARÁ CON CINCO NUEVOS PARQUES COMARCALES DE BOMBEROS EN 2023

El presidente de la Diputación de Ávila ha anunciado que la provincia contará con cinco parques comarcales de bomberos profesionales en "marzo o abril de 2023", es decir, uno o dos meses antes de las próximas Elecciones Municipales y Autonómicas. Además, ha rectificado, al señalar que se ejecutarán todos a la vez. El presupuesto de estos parques que contarán con 85 trabajadores se situará entre los diez y los diez millones de euros, y se implantarán en Sotillo de la Adrada, Ramacastañas, Arévalo, Piedrahíta y Cebreros. Las conclusiones han sido presentadas por Diego González Aguilera, catedrático de la Universidad de Salamanca (USAL) y director del Grupo TIDOP, junto al diputado de Consorcios, Protección Civil e Incendios de la Diputación, José Luis del Nogal, quien ha calificado este martes como "un día importante para el futuro de esta provincia en materia de prevención y extinción de incendios". Y todo ello, según el catedrático de la USAL, tomando como referencia el Plan Sectorial de la Junta, aprobado este mismo año. De esta manera, "tres cuartas partes de la población tendrán tiempos de respuesta por debajo de 30 minutos", cuando en la actualidad se encuentra en esta situación el 35% de la población.

FUENGIROLA CUENTA CON UN NUEVO SERVICIO DE RESCATE ACUÁTICO DE BOMBEROS

El Ayuntamiento de Fuengirola amplía las prestaciones de los Bomberos de la ciudad con la puesta en marcha de un servicio de rescate acuático que ya está en marcha. Para hacer posible el desarrollo de esta actividad, el equipo de Gobierno ha adquirido diverso material para facilitar las tareas. Para dar a conocer cómo actúan los miembros del cuerpo en este tipo de accidentes, los profesionales han realizado hoy un simulacro en el río Fuengirola, a la altura del parque Fluvial. Al mismo ha acudido la alcaldesa, Ana Mula. Para estas tareas, el cuerpo de bomberos de Fuengirola se ha hecho con un equipo especializado para rescates acuáticos que cuenta con diez monos húmedos de rescate; otros tantos chalecos de rescate último modelo; un carrete de salvamento acuático realizado en plástico de alta densidad y que se puede anclar en la arena, provisto de hasta 183 metros de cabo flotante de 7 milímetros de grosor; cinco bolsas de rescate; cuatro tubos de rescate y un tablero espinal homologado con capacidad de hasta 150 kilos que dispone de elementos de sujeción e inmovilizador para el traslado de las víctimas con capacidad de flotación.

APROBADA LA LICITACIÓN DEL NUEVO PARQUE DE BOMBEROS DE ZAMORA

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Zamora ha aprobado el expediente de contratación para la construcción del nuevo Parque de Bomberos, con un presupuesto de tres millones de euros. Tras esta aprobación la convocatoria para la licitación de las obras se publicará a lo largo de los próximos días en la Plataforma de Contratación del Sector Público, con un periodo de 26 días naturales para la presentación de propuestas por parte de las empresas interesadas. El plazo previsto para la ejecución de las obras es de 18 meses, con lo cual el nuevo Parque de Bomberos podrá ser una realidad antes de que concluya el actual mandato municipal, tras casi veinte años desde que se planteó su construcción. El nuevo Parque estará ubicado a la entrada del polígono de la Hiniesta desde Cardenal Cisneros, junto al Centro de Transportes, en una parcela de 7.378 metros cuadrados, de propiedad municipal y situada en la esquina que forma a avenida de Cardenal Cisneros con la calle La Siega. La superficie construida será de 2.752,36 metros cuadrados distribuidos en un edificio de servicios y estancia de dos plantas y una nave para los vehículos; además de una torre de maniobras de 25,36 metros de altura, equivalentes a nueve plantas, más una torre de comunicaciones con la que alcanzará los 30 metros de altura. El recinto dispondrá además de un espacio interior para prácticas y maniobras de casi cinco mil metros.

EL SUC DA A CONOCER SU EXPERIENCIA DE ASISTENCIA CON PACIENTES COVID

El Servicio de Urgencias Canario (SUC), dependiente de la Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias, ha expuesto en varias jornadas y congresos nacionales e internacionales su participación en la coordinación asistencial a pacientes COVID en las Islas durante la pandemia y su experiencia en los traslados aéreos. Por un lado, la médico coordinadora del SUC, Nieves Santiago, explicó en la I Jornada Nacional COVID para Servicios de Emergencias la creación y puesta en marcha en Canarias de la línea 900 112 061 de información COVID, que ha permitido realizar el triaje telefónico del virus entre la población, en coordinación con los servicios de emergencias. Para Nieves Santiago, esta iniciativa ha puesto de manifiesto la rápida capacidad de respuesta y adaptabilidad del SUC ante una situación imprevisible. Por otra parte, Carmelo Duarte, médico asistencial de recursos aéreos del SUC, explicó en las Jornadas Nacionales de la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias (SEMES 2021) la experiencia de este servicio en el traslado aéreo de pacientes COVID-19 durante la pandemia. En tercer lugar, la enfermera asistencial de recursos aéreos, Ana García, mostró en el I Congreso Internacional de Transporte Aéreo Medicalizado el funcionamiento de este tipo de transporte que se lleva a cabo en Canarias a través del Servicio de Urgencias Canario, el cual se presta mediante helicópteros y avión medicalizado que se utilizan en todas las islas para la realización de transportes primarios y secundarios.

NUEVE DE LAS DIEZ BASES DE SAMUR-PC PREVISTAS ESTARÁN FINALIZADAS EN 2022

Las delegadas de Obras y Equipamientos, Paloma García Romero, y de Seguridad y Emergencias, Inmaculada Sanz, acompañadas del concejal de Puente de Vallecas, Borja Fanjul, han visitado esta mañana las recién iniciadas obras de la nueva base de SAMUR-PC en este distrito. El equipamiento, cuyo plazo de ejecución es de 12 meses, contará con un presupuesto de 1,6 millones de euros. Esta base forma parte de las diez nuevas sedes de SAMUR-PC incluidas en 'Madrid Capital 21', el Plan de Equipamientos puesto en marcha por el Ayuntamiento para el periodo 2019-2027. De ellas, siete ya están en construcción (Puente de Vallecas, Villa de Vallecas, Arganzuela, Retiro, Ciudad Lineal, Hortaleza y Moncloa-Aravaca) y otra comenzará en las próximas semanas (Chamberí). Además, la base de Vicálvaro ya está finalizada y el próximo año se redactará y tramitará el proyecto de la de Moratalaz. De esta manera, de la decena de nuevas bases de SAMUR-PC previstas, en 2022 nueve estarán acabadas y otra estará en licitación. Todas ellas suman una inversión superior a los 20 millones de euros.

EPES ANDALUCÍA PARTICIPA EN EL PROYECTO EUROPEO 'IPROCURESECURITY'

La Empresa Pública de Emergencias Sanitarias perteneciente a la Consejería de Salud y Familias de la Junta de Andalucía participa el proyecto `IprocureSecurity´, englobado dentro de la modalidad de Compra Pública Innovadora Precomercial, cuya finalidad es incrementar la capacidad de respuesta de los servicios europeos de emergencias sanitarias en situaciones de atención a múltiples víctimas o catástrofe, un aspecto que se ha visto decisivo durante la pandemia por la covid19 y que ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad de los servicios médicos en toda Europa. El objetivo de este proyecto es crear un sistema innovador que ayude a fortalecer las actuaciones de los servicios de emergencias ante situaciones en las que los recursos sanitarios deben movilizarse para atender a múltiples víctimas. Las claves para dar respuesta adecuada a estas situaciones complejas en el ámbito de las emergencias sanitarias pasan por conocer qué ocurre, saber el número de afectados, cruzar estos datos con la capacidad de respuesta y la localización de recursos en el lugar de la catástrofe con el fin de movilizar a la mayor brevedad todos los equipos disponibles que apoyen la resolución de estos eventos.

BOMBEROS DE TENERIFE DONA 142.392€ A LOS PARQUES VOLUNTARIOS DE ADEJE Y GÜIMAR

La sesión ordinaria del Comité Ejecutivo del Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de Tenerife, aprobó la adjudicación de dos nuevas subvenciones para las asociaciones de bomberos voluntarios de Adeje y Valle de Güímar por un valor de 142.392,86 euros. La reunión se llevó a cabo por vía telemática y contó con la presencia del director insular de Seguridad del Cabildo de Tenerife y presidente del Consorcio; Rubén Fernández; la vicepresidenta del Consorcio y representante del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Evelyn Alonso; el director general de Seguridad y Emergencia del Gobierno de Canarias, Gustavo de Armas; el gerente, José Vargas, y varios representantes de consistorios de la Isla, junto al secretario e interventora delegada del Consorcio. Rubén Fernández explicó que este acuerdo refuerza el modelo mixto y que, para ello, es fundamental regular esa aportación económica pues respaldan muchas intervenciones. Asimismo, el presidente del Consorcio concluyó que es una buena noticia prolongar la colaboración que el Consorcio mantiene con las asociaciones de voluntarios y que "seguiremos trabajando de la mano por un apoyo mutuo".

RENOVACIÓN DEL CONVENIO ENTRE EL PUERTO DE BILBAO Y BOMBEROS DE BIZKAIA

La Autoridad Portuaria de Bilbao y la Diputación Foral de Bizkaia han renovado por cuatro años más el convenio de colaboración en virtud del cual el Servicio foral de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Institución foral continuará previniendo y atendiendo las emergencias que se produzcan en las instalaciones del puerto, incluidos los buques. La Diputada Foral de Administración Pública y Relaciones Institucionales, Elixabete Etxanobe, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, han firmado el convenio de colaboración que está dotado con 1.260.000 euros. Este importe se transferirá a la Diputación Foral en cuatro anualidades que se incrementan de 300.000 a 315.000 euros con respecto al convenio anterior.

NAVARRA FINALIZA LA CONSTRUCCIÓN DE CINCO NUEVAS HELISUPERFICIES

En el marco del proyecto europeo HeliNET, Navarra ha finalizado la construccón de cinco nuevos helipuertos eventuales en las localidades de Leitza, Larrainztar, Saldías, Lekunberri e Isaba y además, ha acometido obras para la ampliación de la base de Miluce y para la adecuación e iluminación de la helisuperficie de Belagua que ahora puede utilizarse también de noche. En total se han invertido 207.360 euros financiados en un 65% por Fondos Feder, donde se enmarca el proyecto HeliNET. Con estas nuevas instalaciones, Navarra cuenta, actualmente, con una red de 49 helisuperficies para el aterrizaje de helicópteros en misiones de urgencia, emergencia y catástrofe, además de disponer de un listado 12 puntos que pueden ser adecuados para el aterrizaje en caso de necesidad, previa verificación. De este modo, se reducen considerablemente los tiempos de respuesta para la atención de la emergencia, de tal manera que todas las poblaciones y habitantes de Navarra, independientemente de la zona donde vivan, cuentan con una helisuperficie cercana y se encuentran a menos de 30 minutos de la sede central de Miluce desde la que despegan los helicópteros. En el caso de zonas más alejadas y de difícil acceso, el beneficio de contar con una helisuperficie es muy relevante. A modo de ejemplo, un desplazamiento en ambulancia desde Isaba / Izaba hasta el Complejo Hospitalario podría llevar unos 75 minutos en ambulancia, que se reducen a 22 en el desplazamiento en helicóptero.

GRUPO TENORIO HACE BALANCE DEL PRIMER AÑO AL FRENTE DEL SERVICIO EN CEUTA

TSTC, la empresa de Grupo Tenorio que gestiona el servicio de ambulancias en Ceuta para el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria (INGESA), ha destacado los importantes avances que se han dado en la capacidad de atención a pacientes y usuarios de esta Ciudad Autónoma en un contexto muy complejo debido a los efectos que ha seguido provocando la pandemia durante los últimos 12 meses. Este balance llega cuando TSTC (Transporte Sanitario Terrestre Ceuta) cumple su primer año al frente de este servicio, tras la adjudicación del nuevo contrato que realizó el INGESA, organismo dependiente del Ministerio de Sanidad, para la mejora del servicio y la renovación de toda la flota de ambulancias disponible para la sanidad pública en Ceuta. Por ello TSTC ha puesto en valor la capacidad del INGESA en la coordinación de todos los medios, recursos y servicios de transporte sanitario que viene requiriendo esta Ciudad autónoma, así como la colaboración mutua para que la gestión de las ambulancias esté siempre orientada hacia las personas y los pacientes.

APUESTA FIRME DE AMBULANCIAS FINISTERRE POR LA IGUALDAD DE GÉNERO

Ambulancias Finisterre mantiene su firme compromiso con la igualdad de género y con la incorporación efectiva de la mujer al mercado laboral. En la imagen, turnos de guardia de esta pasada semana, que prestaron servicio en la UVI móvil y en la Soporte Vital Básico de Quintanar de la Orden (Toledo), con equipos formados al 100% por mujeres: una médico, una enfermera y cuatro Técnicos de Emergencias Sanitarias. Ambulancias Finisterre mantiene su firme compromiso con la igualdad de género y con la incorporación efectiva de la mujer al mercado laboral.

EL SEM PARTICIPA EN UN PROYECTO INTERNACIONAL DE CATÁSTROFES EN PIRINEOS

El Sistema de Emergencias Médicas (SEM) es uno de los integrantes del proyecto EGALURG, una iniciativa europea para la creación de una red de cooperación sanitaria en casos de emergencia en la zona transpirenaica, con el objetivo de reducir las desigualdades de acceso a la asistencia sanitaria, tanto en áreas remotas como en el lugar de los accidentes. La apuesta transfronteriza nace de la coordinación entre cuatro entidades socias: el Centro Hospitalario de Toulouse - que lidera el proyecto-, el SEM, el Centro Hospitalario de la Costa Vasca y el Centro de investigación biomédica Navarrabiomed. EGALURG busca mejorar la respuesta a las urgencias y catástrofes generadas a lo largo de los más de 700 km que representa la extensión pirenaica norte de la península, superando las barreras tanto geográficas como administrativas que actualmente condicionan la asistencia sanitaria en las zonas transfronterizas. La puesta en marcha de este proyecto, con sello europeo, permitirá consolidar la equidad en el acceso a las prestaciones de emergencias para las poblaciones de ambas laderas de la frontera, así como optimizar los recursos humanos y materiales gracias a la cooperación entre las diferentes entidades que gestionan las emergencias médicas y la participación de 17 entidades asociadas que engloban todo hospitales, pero también centros de investigación y Universidades.

450 NUEVOS TRAJES DE INTERVENCIÓN PARA LOS BOMBEROS DE SEVILLA

El Ayuntamiento de Sevilla ha contratado 450 trajes de intervención para los profesionales del Servicio de Prevención y Extinción de Incendios con una inversión que alcanza los 468.000 euros. Estos equipos han sido adjudicados a la empresa Protec Solana S.L. y serán entregados en los próximos meses para reforzar la seguridad de los bomberos del Ayuntamiento. Los nuevos equipos están conformados por una chaqueta y un cubrepantalón, dos prendas ignífugas consideradas como EPIS y adaptadas a la normativa europea que se emplean para la protección de los profesionales a la hora de realizar intervenciones. El contrato prevé que el tejido exterior sea de color azul oscuro con un alto grado de solidez frente a los lavados frecuentes y con el máximo grado de protección señalado por la normativa vigente.

PRESENTADOS LOS 25 NUEVOS VEHÍCULOS DE BOMBEROS PARA LA DIPUTACIÓN DE LEÓN

El presidente Morán presentó la dotación de 25 vehículos con la que la Diputación de León cuenta ya para poner en marcha el servicio de extinción de incendios y salvamento. Se trata de vehículos de intervención ligeros carrozados sobre chasis Ford y Isuzu, bombas carrozadas sobre marca MAN y Scania, y varios vehículos de dimensiones reducidas con brazos articulados sobre chasis Fuso. Eduardo Morán recordó que también están en marcha los trámites con el Ministerio de Hacienda para ampliar el personal funcionario en este nuevo servicio que requiere una plantilla de 60 profesionales.

EL GEACAM RECIBE 93 FURGONETAS MERCEDES-BENZ SPRINTER POR 6,2 MILLONES

Castilla-La Mancha ha presentado los primeros modelos de vehículos que forman parte de la renovación de la flota de la empresa pública Geacam y que supondrá una inversión de 6,2 millones de euros para mejorar el dispositivo destinado a la campaña de prevención y extinción de incendios forestales de Castilla-La Mancha. Se trata de 93 furgonetas adquiridas, modelo Mercedes Sprinter 4x4 de 9 plazas, van a contribuir a mejorar la efectividad del dispositivo, siendo 58 unidades para las brigadas terrestres, 30 unidades para las brigadas helitransportadas y cinco unidades de reserva. Además, ha destacado que la obtención de este tipo de vehículos supone un importante ahorro económico de unos 200.000 euros al año y una apuesta por un transporte más eficiente y ecológico, con menor consumo y menos emisión de CO2. Estas furgonetas llegarán en las próximas semanas a las cinco provincias, con una distribución prevista de 20 para Cuenca, 20 para Albacete, 26 para Ciudad Real, 14 para Guadalajara y 13 para Toledo.

LA OLIVA CUENTA CON UN NUEVO BUP MAN Y TRES VEHÍCULOS PICK-UP FORD

El Ayuntamiento de La Oliva (Fuerteventura) renueva el parque móvil de seguridad y emergencias, que no se actualizaba desde el año 1999. Los nuevos vehículos están dotados de la última tecnología para mejorar la actuación de los bomberos en diferentes situaciones. El municipio de La Oliva ya dispone de un nuevo y moderno camión de bomberos, catalogado como Bomba Urbana Pesada, carrozado sobre chasis MAN y dotado de la última tecnología, con capacidad para almacenar 3.000 litros de agua y dotado con todas las herramientas necesarias para realizar intervenciones en altura, rescate en accidentes de tráfico y en entorno acuático. Este vehículo ha sido presentado junto a tres vehículos tipo pick-up destinados, uno al parque de bomberos, y dos a Protección Civil, carrozados sobre chasis Ford. Los vehículos fueron adquiridos por el Ayuntamiento a través de un contrato de emergencia, que ha supuesto una inversión de 491.800,95 euros.

DOS NUEVAS AUTOESCALERAS SCANIA PARA LOS BOMBEROS DEL CONSORCIO DE VALENCIA

El Consorcio de Bomberos de Valencia ha presentado dos nuevos vehículos autoescaleras, que destinadoas a los parques de Torrent y de Paterna. El acto ha tenido lugar en el parque de Paterna, con la asistencia de la presidenta del Consorcio, Maria Josep Amigó; el gerente del Consorcio, Josep Ballester; el inspector jefe, José Miguel Basset; y varios mandos del parque y del Consorcio. Estas nuevas unidades han supuesta más de 1,5 millones de inversión. Los vehículos, carrozados sobre chasis Scania, constan de una autoescalera telescópica de 39 metros, con 5 tramos, y giro de 360° en cualquier ángulo de elevación. Su cesta de salvamento tiene 450 kg de capacidad de carga, y además va dotada con monitor de 2.000 litros/minuto y camilla de rescate de hasta 270 kg. Los vehículos autoescalera son idóneos para una mejor cobertura de las intervenciones en los entornos urbanos. El Consorcio ha organizado un curso de formación sobre su uso, de 24 horas por cada turno de guardia de los parques de Paterna y Torrent, logrando un total de total 2.500 horas formativas aproximadamente.

AMBULANCIAS FINISTERRE RENUEVA LA FLOTA DEL SESCAM

Ambulancias Finisterre continúa con el proceso de renovación de su parque móvil con la incorporación de trece nuevas ambulancias (2 de soporte vital básico y 11 de traslado). Estas unidades se han incorporado a la flota de la empresa para mejorar la calidad de las intervenciones en situaciones de emergencia, así como para mayor confortabilidad y seguridad tanto de pacientes como de profesionales. Se trata de ambulancias carrozadas sobre chasis Renault y Peugeot. La progresiva modernización del parque móvil prevista para este año, con la adquisición total de 40 nuevas ambulancias, permitirá que a finales de 2021 se haya renovado el 26% del total de ambulancias adscritas al SESCAM. Con la incorporación y puesta en circulación de estas trece nuevas ambulancias la empresa mantiene su compromiso en la búsqueda de la excelencia en la prestación del servicio como garantía de diferenciación en el sector.

NUEVA AMBULANCIA MERCEDES-BENZ PARA SAN PEDRO DEL PINATAR

La alcaldesa de San Pedro del Pinatar, Visitación Martínez, y la concejal de Protección Civil, Ángela Gaona, han presentado la nueva ambulancia, carrozada sobre chasis Mercedes-Benz, que sustituirá a uno de los dos vehículos con los que cuenta el servicio municipal de Emergencias y que había agotado su periodo útil tras diez años, de acuerdo a la normativa vigente. La ambulancia, que ha sido adquirida mediante concurso público y tiene un coste de 65.328 euros, cuenta con equipamiento estándar de seguridad y ha sido adaptada a ambulancia de clase B, destinada a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial. Así, la nueva ambulancia ha sido carrozada siguiendo las especificaciones técnicas de la normativa europea en materia de vehículos de transporte sanitario y sus equipos, incluyendo un amplio abanico de material de extracción e inmovilización. El vehículo cuenta también con equipos para toma de constantes de los pacientes y el material necesario para poder suministrar soporte vital avanzado en caso necesario, así como un mobiliario modular más funcional y optimizado.

NERUS4 PRESENTA CASOS DE ÉXITO DEL PRODUCTO FLAGMII

USO DE FUNCIONES DE VIDEO EN VIVO PARA RESCATES DE EMERGENCIA: LA EVALUACIÓN VISUAL EN LA ESCENA EN ITALIA, HACIA NG112

> LA CONVENIENCIA DE UNA EVALUACIÓN VISUAL EN ESCENA ES MUY APRECIADA POR LOS OPERADORES DE RESCATE, POR LA VENTAJA OBVIA AL SUPERAR LOS LÍMITES DE LA COMUNICACIÓN VERBAL DURANTE LA GESTIÓN DE CASOS.

La modernización de las comunicaciones de emergencia requiere un equilibrio perfecto entre tecnología y empatía humana. Como se subraya en los fines de Next Generation 112, cada vez más ciudadanos esperan recibir apoyo de los servicios de emergencia a través de procedimientos sencillos y herramientas familiares. Las videollamadas y las tecnologías de "evaluación visual en escena" ya han comenzado a construir esta realidad, como lo demuestran las historias de Patrick, un niño de 2 años salvado de la asfixia, y de Alex, nacido gracias al apoyo remoto a través de videollamadas.

Tanto el atragantamiento de Patrick como el nacimiento de Alex involucraron a la Sala de Control de los servicios de emergencia italianos (número 1-1-8) ubicados en la ciudad de Bolonia. Aquí, se utilizan tecnologías innovadoras (FlagMii EML), como la herramienta de participación inversa basada en la arquitectura Emergency Mobile Link.

El 2 de enero de 2021, los padres del pequeño Patrick llamaron al servicio de emergencia porque su bebé se estaba atragantando con un trozo de comida. Para gestionar el pánico de los padres y guiarlos en soporte vital básico antes de que los paramédicos llegaran a la escena, el operador de emergencias, Daniele Celin, comenzó una sesión de videochat con el teléfono móvil de la madre de Patrick. Además del soporte telefónico normal, la comunicación se enriqueció de inmediato con datos de geolocalización y un flujo de video constante que - según lo confirmado por los padres - fue fundamental para salvar la vida del niño.

La conveniencia de una evaluación visual en escena es muy apreciada por los operadores de rescate, por la ventaja obvia al superar los límites de la comunicación verbal durante la gestión de casos. La experiencia italiana destaca su importancia no solo para superar las situaciones de pánico, sino también para verificar que los ciudadanos están siguiendo las instrucciones correctamente, por ejemplo en el caso de la RCP. No se trata solo de operaciones básicas de soporte vital, sino que también puede ayudar al operador a decidir las acciones adecuadas que se deben tomar al enviar ayuda.

UN CAMBIO QUE ES NOTICIA

La necesidad de una comunicación más empática entre las personas en dificultades y los servicios de emergencia es de gran valor en la actualidad. Así lo demuestra la atención prestada por los medios nacionales italianos al caso de Patrick y a otro episodio que ocurrió en el mismo periodo: el nacimiento de Alex, un niño nacido gracias al apoyo remoto a través de videollamadas.

En el nacimiento de Alex, la tecnología de transmisión de video fue utilizada por el 118 de Bolonia para guiar al padre, que improvisó como obstetra, en la asistencia al parto y el apoyo a su pareja. El parto se produjo antes de la llegada de la ambulancia y aquí, una vez más, la tecnología acortó la distancia entre la profesional del servicio de emergencias (Elisa Nava) y los ciudadanos en una situación complicada, aunque feliz. "Recibí el enlace que inmediatamente abrió la cámara del smartphone y juntos logramos hacer todo. Fue realmente algo excepcional porque no pensamos que podríamos hacerlo", dijo el padre de Alex, Matteo.

YA ESTÁ SUCEDIENDO

Las historias de Patrick y Alex son solo dos de los testimonios de cómo la conexión de video entre la Sala de Control y el teléfono de la persona que llama ya está transformando la relación que conecta a los servicios de emergencia y a los ciudadanos. Aquí, los conceptos de recepción de datos y la inclusión de medios utilizados cada día por el público son una realidad que ofrece la mejor perspectiva para futuras implementaciones de NG112 y que permite a toda la comunidad de emergencia iniciar el cambio incluso antes de la transformación tecnológica de las infraestructuras de comunicación.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE

ascatravi
asociacion de carroceros y transformadores de vehiculos industriales y comerciales

NUEVO REGLAMENTO DE CIBERSEGURIDAD EN LOS VEHICULOS INDUSTRIALES

LA SEGURIDAD ES UNA OBSESIÓN PARA TODOS LOS QUE ESTAMOS EN ESTE SECTOR

EN POCOS AÑOS VAMOS A HACER QUE LOS VEHÍCULOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS SE CONVIERTAN EN CENTROS DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN LO QUE PROVOCARÁ QUE AMBOS SE CONVIERTAN EN OBJETIVOS TENTADORES PARA LOS CIBERATAQUES.

Convivimos en el mundo más de siete mil millones de personas y hemos generado algo más de mil millones de vehículos, lo que convierte al sector de la automoción en una apuesta mundial y un pilar básico para nuestra sociedad. Hemos cambiado sustancialmente nuestro entorno con infraestructuras, caminos, calles, carreteras, etc., que se han ido transformando al son de la evolución de la máquina automóvil en los dos últimos siglos.

Y ahora que ya empezamos a ver muy cerca el platooninng, la conducción autónoma, los auto-

móviles conectados, los vehículos eléctricos, etc., vemos que otro cambio importante esta cerca.
El vehículo está decidido a dar un paso adelante muy importante para digitalizarse con el objeto de automatizar parcial o totalmente su funcionamiento, pero esto será posible si conseguimos unos mínimos cambios en todas las infraestructuras, los propios vehículos y la normativa que regula este sector.
En pocos años vamos a hacer que los vehículos y las infraestructuras se conviertan en centros de intercambio de información lo que provocará que ambos se conviertan en objetivos tentadores para los ciberataques.
La seguridad es una obsesión para todos los que estamos en este sector. Los vehículos disponen de sistemas técnicos complejos tanto en el ámbito de la seguridad activa como pasiva y los fabricantes prueban y demuestran desde hace muchos años la seguridad funcional intrínseca de todas estas soluciones tecnológicas.
Ahora, el reto es poder comprobar la seguridad extrínseca de nuestros vehículos y las infraestructuras. Poder certificarla es una garantía y una necesidad para todos.
Es por ello que la Comisión Europea creo el Reglamento General de Seguridad que ha ido evolucionando durante años. Este reglamento recoge parcialmente la normativa para incorporar de forma ordenada a los vehículos las medidas de seguridad para la protección de los ocupantes y los usuarios de las vías públicas.
Y en el paraguas de este Reglamento de Seguridad nos encontramos referencias al cumplimiento de determinada normativa de alcance mundial, como son los Reglamentos de las Naciones Unidas.
En materia de seguridad queremos informar al lector que ya es una realidad el Reglamento nº 155 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas que recoge las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta.

Desde el año 2022 para los nuevos tipos de vehículos que se homologuen y ya desde 2024 para todos los vehículos que se matriculen nuevos, se exigirá el cumplimiento de este Reglamento.
Los procesos de homologación de los vehículos serán los que amparen este hecho.
La ciberseguridad de un vehículo es una tarea compleja y compartida por todas las empresas que participan en la cadena de diseño y fabricación del mismo. Hablamos de una cadena de suministro muy grande que está trabajando en conjunto como un reto crucial para el futuro.
Hemos vivido años de evolución técnica de los vehículos pero el paradigma de la ciberseguridad puede ser el salto digital de una máquina que para muchos de nosotros era hasta hace poco analógica.
Los informáticos y técnicos de seguridad deben hacer perrerías a los sistemas de cada vehículo para identificar los puntos débiles y esto generará una cadena de valor. Probablemente veamos clasificar a los vehículos por su ciberseguridad, de una forma parecida a lo que actualmente vemos con las estrellas Euro NCAP.
Quizás esta apuesta de futuro deba adjuntar un recordatorio a la administración para que piense que las infraestructuras deben adaptarse de manera que vehículos tan seguros tengan resultados óptimos.

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.

LAS EMERGENCIAS SANITARIAS DE SACYL CONSIGUEN UNA VALORACIÓN MUY POSITIVA

UN 93,8 % DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO DE EMERGENCIAS SANITARIAS DE CASTILLA Y LEÓN VALORA POSITIVAMENTE SU FUNCIONAMIENTO DE MANERA GLOBAL

LA ENCUESTA DE SATISFACCIÓN DEL SERVICIO DE EMERGENCIAS SANITARIAS DE SACYL SE HA REALIZADO CON UNA MUESTRA DE 706 PERSONAS, DE LAS QUE UN 46,6% VAN SIDO MUJERES Y UN 53,4% HOMBRES, Y UN 68,5% HAN SIDO MAYORES DE 65 AÑOS.

Según se desprende de una encuesta de satisfacción de pacientes realizada por la Gerencia Regional de Salud dentro del proyecto corporativo de mejora EFQM, y llevada a cabo con pacientes atendidos a lo largo de 2019, un 93,8 % de los usuarios del Servicio de Emergencias Sanitarias de Castilla y León valora positivamente su funcionamiento.

Un 3,7 % tiene una opinión normal de la atención recibida y solo un 2,5 % ha expresado su malestar por el funcionamiento (básicamente por el trato recibido, no por la atención profesional), a pesar de lo cual el 99,1 % de los que usaron el teléfono 112 de Castilla y León recomendaría usarlo a sus familiares o amigos ante una emergencia sanitaria.

De los diez ítems que componen la encuesta, el 80 % son puntos fuertes, entre los que destacan que más de un 80 % de los encuestados hacen una valoración positiva están encabezados por la fidelidad (99,1 %), es decir, que recomendarían el servicio a otros, seguida por la satisfacción con la solución facilitada por el médico del Centro Coordinador de Urgencias (95,2 %).

En cuanto a las áreas de mejora expresadas por los pacientes (el 20 % restante de ítems), la primera sería el trato del operador telefónico (79,2 % de valoración positiva), y la segunda el trato y amabilidad del médico que atendió la llamada (78,2 % de opiniones favorables y un 20,6 % que las considera "normales").

Sobre la anterior encuesta, realizada en 2016, han mejorado para los usuarios cuatro aspectos relevantes: el tiempo de espera para ser atendidos nada más llamar (sube del 74,3 % al 85,7 % la valoración positiva); el tiempo de llegada del equipo asistencial, que pasa del 76,6 % al 86,6 %; el tiempo de espera para ser atendido directamente por un profesional de la medicina (la valoración sube del 76,5 % al 88,1 %); y la satisfacción global con la solución facilitada por dicho facultativo, que mejora del 93,8 % al 95,2 %.

La encuesta de satisfacción del Servicio de Emergencias Sanitarias de Sacyl se ha realizado con una muestra de 706 personas, de las que un 46,6 % van sido mujeres y un 53,4 % hombres, y un 68,5 % han sido mayores de 65 años.

EDITEC GRUPO EDITORIAL

Editor de Revistas Técnicas / 30 años de experiencia

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

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

Soluciones completas
Redacción
Gestión de publicidad
Diseño y maquetación
Impresión
Distribución

CHASIS MAN PARA TRABAJOS REALMENTE DUROS.

Protege más. Salva en menos.

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