

# **FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE EMERGENCIAS DEL TÚNEL DE SOMPORT**

**Víctor M Campo Molina**  
*Director de Instalaciones*  
*Jefe de Emergencias*

El interés en mejorar las comunicaciones por carretera, ha provocado un aumento en el número de túneles en servicio y en ejecución por parte del Ministerio de Fomento en los últimos años en la provincia de Huesca. Por su longitud (8.608 m), características técnicas y entorno (en el corazón del Pirineo Aragonés a 1.200 m de altitud), además de tratarse de un túnel transfronterizo entre España y Francia, el túnel de Somport presenta un modelo especial de explotación en relación a la respuesta ante emergencias y a la seguridad de sus usuarios, en cuanto a medios humanos y materiales se refiere.



*Imagen 1: Boca española del túnel de Somport*

Ya durante su desarrollo, se concibió que el túnel dispusiera de personal propio de primera intervención que permitiría actuar en un incidente sin demora de tiempo, evitando las largas distancias, del orden de 30 km, que separan este paso de los parques de bomberos más cercanos y las complicadas condiciones de acceso en algunos momentos del invierno. El personal debería por ello certificar una formación adecuada en labores de extinción de incendios, excarcelación y rescate en accidentes de tráfico, así como en técnicas de evacuación y sanitarias principalmente. Además, se dotaría de los medios técnicos más capaces para la intervención en túneles.



*Imagen 2: El T-1700, especial para intervención en túneles*

El túnel de Somport se explota mediante un contrato de conservación integral, gestionado en los últimos 8 años por la UTE API Conservación, VIDAL Obras y Servicios y ETRA Trafic. La primera labor que supuso poner en marcha esta obra fue la contratación y formación de este personal. La formación inicial se desarrolló a lo largo de casi 2 meses, a tiempo completo, mientras se iba consiguiendo el material necesario, principalmente, los dos camiones de bomberos, tipo autobomba, especiales para la intervención en túneles completamente equipados. Además, se recibieron los equipos personales de intervención (trajes, cascos, verdugos botas, guantes y ERA) y resto de equipamiento, como cámaras térmicas, equipos para incidentes con mercancías peligrosas, las 2 ambulancias y un tercer camión de bomberos, más sencillo, tipo Bomba Urbana Ligera, pues las condiciones de explotación del túnel requieren que siempre haya disponibles 2 camiones de bomberos, lo que requiere un tercero para poder realizar trabajos de mantenimiento.

El plan actual de formación anual de reciclaje, aprobado por la Escuela Nacional de Protección Civil, incluye 104 horas con temática tan variada como: conceptos básicos de seguridad en túneles, la infraestructura de Somport, el Marco legal de la Protección Civil en España y Francia, el Plan Binacional de Seguridad, Técnicas de intervención, salvamento y extinción, Técnicas sanitarias y Dirección de emergencias.

En el equipo de formadores se integran miembros de los servicios de bomberos de España y Francia, sanitarios, 112, Escuela Nacional de Protección Civil y personal del propio túnel especialmente formado. Debido a las condiciones actuales de funcionamiento, se hacen varios grupos al año, para que todo el personal pueda recibir estas enseñanzas, lo que suma, desde el año 2003 más de 1700 horas de formación impartida hasta la fecha.



*Imagen 3: Clase teórica impartida en el túnel*

La plantilla de explotación está formada por 60 personas entre Gestión, Ingeniería, Mantenimiento y Atención e intervención a incidentes. El 70% forman parte del equipo original. Para las nuevas incorporaciones del grupo de intervención, el perfil buscado es el de un bombero voluntario en servicios españoles o franceses, lo que permite que se pueda integrar aproximadamente en un mes en el grupo de explotación.

La organización del día a día supone la existencia de 5 grupos, formados por 6 Agentes de Conservación, para que haya presencia 24 horas al día todos los días. Hay siempre 3 Agentes en cada boca, listos para intervenir en menos de 2 minutos, que realizan labores de gestión de tráfico y chequeo de los vehículos pesados que circulan por el túnel.



*Imagen 4: Prácticas con fuego real*

Ante la detección de algún tipo de anomalía en el tráfico, desde la sala de control, ya sea por el Operador de consola, por los propios sistemas técnicos como el DAI o por una llamada desde poste SOS, se activa el Plan de Emergencia Interior, que requiere la salida de los Agentes al punto del incidente, según unas pautas claras y sencillas que diferencian la actuación según la gravedad inicial del incidente o su previsible evolución.

Así, se acudirá en vehículos ligeros, o con los camiones de bomberos, con los equipos de excarcelación o con material de intervención de fugas de mercancías peligrosas.

Con objeto de que todo el personal se encuentre estimulado, se realizan 4 simulacros anualmente, de manera obligatoria. Uno de ellos es un ejercicio completo al que acuden todos los medios exteriores disponibles, tanto españoles como franceses, de bomberos, sanitarios, psicólogos, policía, Protección Civil, además del Subdelegado de Gobierno de Huesca y el Subprefecto de los Pirineos Atlánticos. Los miembros de la Unidad de Carreteras de Huesca del Ministerio de Fomento, en calidad de Gestor, supervisan todas las actividades. Este ejercicio reunió en 2009 a 207 personas, además de numerosos medios de intervención, 3 helicópteros....



Imagen 5: Detalle de evacuación de herido durante el ejercicio anual 2009

Estos ejercicios simulan cualquiera de las posibilidades de incidente que se pueden producir en el túnel: evacuaciones, fugas de mercancías peligrosas, incendios, accidentes, o la combinación de ellas.

Además, se realizan encuentros, de carácter anual, con los servicios de bomberos para realizar una práctica conjunta, resolviendo una intervención de accidente con mercancías peligrosas y varios ejercicios de mesa, para coordinar a todos los equipos participantes de manera separada: sanitarios, policía, bomberos.

En la corta historia del túnel, se ha realizado una intervención por incendio de un camión el 23 de diciembre de 2004, se colaboró en la extinción de un incendio en la población de Canfranc, localidad donde se ubica el túnel, el 14 de febrero de 2004 y se han resuelto numerosas fugas de mercancías peligrosas, detectadas en los controles que se practican en las bocas del túnel antes de permitir el paso de vehículos pesados. Se han realizado varias colaboraciones en Francia en incidentes de tráfico y asistencias de carácter sanitario, de distinta gravedad, con gran éxito.



Imagen 6: Prácticas con espuma