

Els diferents metges que han participat al Pla Vermell de socors engatgat després de l'accident d'autobus a Ur, el diumenge 27 de setembre i que va fer 6 morts i 24 ferits, pensen que el problema de la co-

municació entre els diferents serveis i entre Ur i Perpinyà va ser el principal defecte de l'operació de socors d'urgència, engatgat per primera vegada a Catalunya Nord d'ençà la seua creació, el 1987.

Aquesta manca de comunicació va impedir que alguns ferits poguïn ser traslladats a l'hospital de Puigcerdà, el més aprop del lloc de l'accident, perquè ningú sobre el terreny no va pensar-hi, quan

l'hospital, avisat pel SAMU de Perpinyà, tenia llits preparats. El Pla Vermell va ser creat per ser un grau intermediari entre el tractament quotidià dels problemes i el Pla ORSEC.

S'ha aplicat per primer cop el Pla Vermell amb alguns problemes de comunicació

L'accident d'autocar d'Ur va fer sis morts i 24 ferits i va fer intervenir els bombers i el SAMU

Cap ferit va ser enviat a l'hospital de Puigcerdà malgrat que hi havien llits disponibles i era el més pròxim

Segons el cap de servei del SAMU «la sort ha estat de trobar només morts i ferits poc greus»

JOAN-LLUÍS LLUÍS

■ **Perpinyà.**— La manca de comunicació entre el lloc de l'accident, i els diferents centres hospitalaris va ser el problema més greu amb el qual varen topar els diferents serveis que varen participar a l'operació de socors. «La reeixida de l'operació depèn de la direcció que fem prendre als ferits en funció de les necessitats i de les possibilitats dels hospitals» diu un dels metges del SAMU (servei d'ajuda mèdica urgent) que ha participat a l'operació. A Ur, segons ell, només hi havia un telèfon per comunicar amb Perpinyà, evidentment saturat. Això seria parcialment un problema tècnic, degut a manca de mitjans —el SAMU no disposa de cap camió ràdio, i per això es pensa per operacions futures demanar l'ajuda dels ràdio aficionats. Però seria també un problema de conscienciació insuficient de la part dels metges i dels diferents serveis, ja que el centre del SAMU de Perpinyà va contactar l'hospital de Puigcerdà, a pocs quilòmetres d'Ur, per tal que pugui reservar llits als accidentats, però sobre el lloc mateix de l'accident, ningú va pensar a entrar en contacte amb aquest hospital i cap ferit no hi va ser portat. «Això és un problema mental —diu un metge—, nosaltres pensem els problemes en funció de l'estat dels ferits i no pas en funció dels serveis o de les fronteres, però és veritat que encara hi ha fronteres molt marcades en els esperits.»

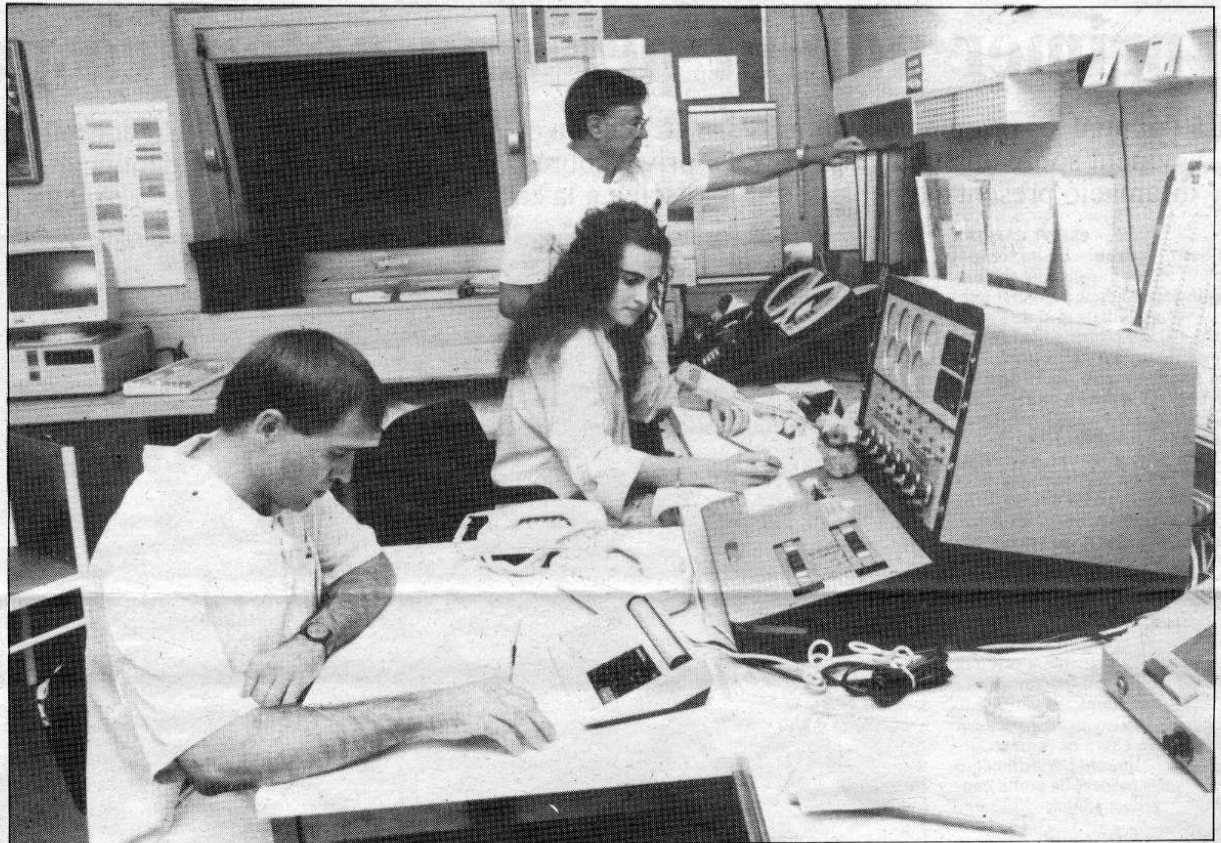
Per això, l'exercici de salvament d'un avió establert que va tenir lloc a l'Albera el mes d'octubre del 1989 no va servir de res, segons un metge: «aquest exercici no va pas permetre de desenvolupar els contactes amb els serveis similars de Catalunya Sud, sembla que a la frontera hi hagi com un forat negre.»

«Només morts i ferits poc greus»

Tots els metges subratllen la importància de la rapidesa de l'evacuació dels ferits en els centres hospitalaris més habilitats a tractar les diferents ferides, segons el doctor Porra, cap de servei del SAMU, «podem dir que l'operació s'ha ben passat perquè només hem trobat morts i ferits poc greus, si hi hagués hagut ferits greus potser hauríem tingut problemes, no ho podem pas dir, perquè cal saber que l'estat d'un ferit pot agreujar-se molt ràpidament durant el seu trasllat, i doncs la possibilitat de trobar un lloc adequat a pocs quilòmetres de l'accident pot ser primordial. Això sembla difícil d'entendre per alguns», pel que fa a les comunicacions entre bombers i SAMU, el doctor Porra subratlla la necessitat de fer-les més eficaces: «en certs casos malauradament, actuem més paral·lelament que conjuntament».

El pla, engatgat a l'11H28 pel SAMU va ser considerat acabat a l'15H, una vegada evacuats la totalitat dels ferits.

El concepte de Pla Vermell va néixer el 1986, arran de la sèrie d'atemptats que varen tenir lloc a París. Va semblar necessari de crear



El centre de comunicació del SAMU 66, on arriben les trucades per intervencions d'urgència. Foto: Thierry Masdeu

un pla de socors d'urgència que no impliqués tants mitjans tècnics, humans i financers com el pla ORSEC (Organització dels Socors), però que pogués ser posat en plaça ràpidament en cas de «desequilibri brutal» entre les capacitats normals dels socors i les necessitats creades. Nascut de les necessitats, aquest pla té una aplicació diferenciada a cada departament, a Catalunya Nord va ser creat el 29 de juliol de 1987, després d'una circular inter-minis-

terial del desembre de 1986. La demanda de posada en aplicació del pla pot sorgir dels bombers o del SAMU, i és efectiva per decisió del prefecte. Les condicions d'aplicació del pla no són pas expressament definides, es tracta de poder respondre a les necessitats i per això no és pas el nombre de ferits que pot fer engatgar el pla sinó més aviat la gravetat de l'accident, un nombre elevat de ferits greus pot ser tractat sense l'accionament del pla. Els

mitjans directament implicats en el pla són doncs els bombers i el SAMU i més secundàriament els serveis d'ambulàncies privades. Cada operació consta d'un Director dels serveis mèdics, en principi directament nomenat pel prefecte.

En el cas de l'accident d'Ur, el SAMU 66 va ser a l'origen de la posada en acció del pla, després de ser alertats per la gendarmeria. Varen alertar els bombers de Perpinyà i varen enviar un metge de l'antena

del SAMU de Les Escaldes, el qual va confirmar al gravetat de la situació. Després va arribar un metge dels bombers locals i un helicòpter del SAMU 66 amb dos metges i una infermera. Varen també intervenir quatre metges més dels bombers i dos helicòpters, l'un en província de Carcassona, l'altre de Tolosa. L'evacuació dels ferits es va fer amb els camions dels bombers, amb ambulàncies privades i amb els helicòpters.

Els altres plans d'intervenció d'urgència

■ **Perpinyà.**— Les diverses formes de socors d'urgència són sotmeses a una legislació molt important. Aquests textos emanen sobretot del Ministeri de l'Interior i del Ministeri de la Sanitat. Els socors es fan a diversos nivells, segons la importància que tenen.

Al grau municipal, és el batlle que té la responsabilitat d'organitzar-los. Ha de provocar, segons el cas, l'intervenció de l'administració superior. Té diferents mitjans d'acció. Els bombers locals, que són encarrregats dels socors i de la protecció en cas d'accident, d'incendis... En el cas en què els mitjans local no són suficients, sigui pel tipus d'accident o per la seua importància, el batlle pot demanar ajuda al Prefecte. Tanmateix però, el poder de de-

terminació del batlle no pot ser un obstacle a les decisions del Prefecte.

El Pla ORSEC (organització dels socors) és el pla més utilitzat. És el prefecte que té la iniciativa del seu engagement. Existeixen els Plans ORSEC TOX, pels accidents amb riscos d'intoxicació, ORSEC RAD, pels accidents nuclears, ORSEC Hidrocarburs i ORSEC Tecnològic. Poden ser engatgat a nivell municipal, departamental, regional o estatal. Hi poden intervenir mitjans i serveis públics, privats o militars.

El Pla Sater concerneix la coordinació de totes les operacions de recerca i rescat dels avions accidentats. La seva responsabilitat és competència del secretari general de l'aviació civil, a través d'una secció mixta d'estudi que inclou representants de l'Armada de l'Aire, de la

Marina, i de l'aviació civil.

El Pla Samar completa el pla Sater pels casos de salvaments de tota mena de vaixells, comercials, turístics, de pesca...

Riscos d'aiguats

El Pla de Socors d'inundacions, és un pla especialment concebut pels riscos d'aiguats, i compren tres serveis de preparació i organització. Aquestes seccions integren un servei d'alerta i de prevenció de l'aiguat, un servei central de coordinació de les informacions i dels socors, i uns serveis locals són organitzats en cada municipi amenaçat. Llur paper és d'informar i atendre la població sinistrada. El batlle és responsable d'aquest últim servei, però la direcció general és assumida pel prefecte que té per tasca de

coordinar el conjunt dels serveis.

El Pla d'accidents ferroviaris no més es diferencia del pla Orsec per la intervenció sistemàtica de la SNCF a l'àmbit de l'alerta i de la seva comunicació, de la instal·lació de mitjans especials que s'integren al pla Orsec i de la presència de consellers de la societat al si de les operacions.

El Pla Incendis de boscos concerneix la lluita contra el foc i és específic a certes regions d'alt risc, essencialment els departaments mediterranis. En aquest cas s'instauren els mitjans habituals contra els incendis, a més d'unitats militars especialitzades (UMS-UISC). El conjunt es reagrupa a través l'organisme GOLFF (Grup d'operació de lluita contra els focs als boscos) implantats en catorze departaments.