

El personal de ENAIRE, un eslabón imprescindible

Máxima prioridad



© Alejandro Muñiz Delgado



Año tras año España marca récords de solidaridad. La donación y el trasplante de órganos es un complejo proceso, cuyo adecuado desarrollo es el resultado de la coordinación entre los diferentes agentes implicados, siendo todo el personal de ENAIRE un eslabón imprescindible, tal y como destacan desde la Organización Nacional de Trasplantes. Por ello, la intervención de controladores aéreos, técnicos de mantenimiento y operaciones, entre otros colectivos de la compañía, es esencial para la coordinación y rápida gestión de estos vuelos, junto al trabajo desarrollado por los gestores aeroportuarios y las aerolíneas.

- **Texto: Alejandro Muñiz Delgado,** periodista de ENAIRE

Detalle de avión Dreamliner B787 de Air Europa.

La donación de

órganos pone de manifiesto los valores de nuestra sociedad, valores como el altruismo, la solidaridad y el compromiso social. Y el sistema español de trasplantes constituye un buen ejemplo de cohesión del Sistema Nacional de Salud. Este efecto cohesionador se pone de manifiesto con el hecho de que el 24 % de los trasplantes que se realizan en España se efectúan con órganos donados en otra comunidad autónoma con implicación en numerosas ocasiones de vuelos con órganos y aerolíneas que colaboran en su traslado.

Un gran trabajo en equipo, del esfuerzo de muchos profesionales y organismos perfectamente coordinados para que el valioso gesto de la donación se transforme realmente en el trasplante. De este gran equipo, ENAIRE es parte indispensable.

Al comenzar en 1984 los trasplantes de hígado y corazón, se aprovechaban los donantes del propio hospital o como mucho de la misma ciudad. Posteriormente, se planteó la posibilidad de utilizar órganos "a distancia". Surgió entonces un nuevo problema ligado a los trasplantes, es decir, si el donante se encontraba en otra ciudad... ¿cómo ir a extraer el órgano? El hospital Puerta de Hierro había alcanzado un acuerdo con el Ejército del Aire, el cual disponía de un equipo de pilotos dedicados al desplazamiento de altos cargos y misiones similares en aviones "Mystere". Los militares respondieron espléndidamente. Incluso ofrecieron formación al personal de la Organización Nacional de Trasplantes (ONT) sobre la navegación aérea, el contacto con los responsables de las distintas zonas, de los aeropuertos, las condiciones

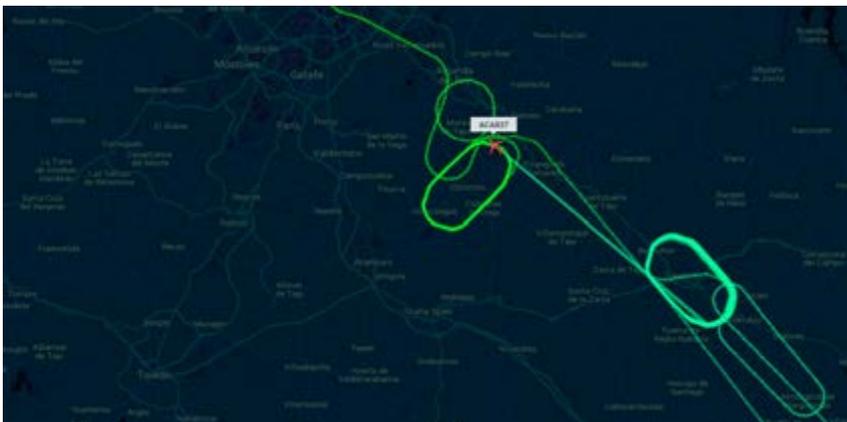


Embarque de vuelo.



En las manos de los controladores está agilizar para que ese órgano o equipo médico llegue a tiempo a quirófano.

Circuitos de espera del vuelo ACA837. Flightradar24.



de vuelo y un largo etcétera. Sus enseñanzas han servido para afrontar de una forma profesionalizada la coordinación de los vuelos a lo largo de los años de vida de la ONT y siguen teniendo la máxima vigencia. En 2010 la organización recibió el Premio Príncipe de Asturias de Cooperación Internacional.

En 2022 se realizaron en nuestro país 5383 trasplantes de órganos, lo que corresponde a una tasa de 113,4 por millón de población (pmp). Este número de trasplantes fue posible gracias a las 2196 personas que donaron sus órganos tras fallecer, lo que sitúa la tasa de donación en 46,3 donantes pmp, y a las 355 personas que donaron un riñón (350) o parte de su hígado (5) en vida. Estos datos suponen un crecimiento del 13 % en trasplantes y del 15 % en donación en comparación con 2021, y prácticamente se equiparan a los máximos históricos registrados en 2019, antes de la pandemia. Así, la media de donantes diarios en 2022 fue de siete y la media de trasplantes realizados cada día es de 15.

Ningún día es igual a otro en la jornada de un controlador aéreo. En la gestión del tráfico de vuelos se cuelean muchas veces vuelos ambulancia, vuelos con órganos y vuelos que declaran emergencia. Suenan similares pero cada uno tiene su procedimiento.

Los controladores aéreos de ENAIRE dan prioridad a este tipo de vuelos frente a otros “no urgentes” en cumplimiento de la ley. Imagina que circulas con tu coche y debes ceder el paso a esa ambulancia que tiene más prisa que tú. Miras al retrovisor y te echas a un lado. En el aire, esa maniobra es “similar”.

Más de 13 350 vuelos ambulancia fueron controlados en 2015 en España. Estas operaciones engloban los movimientos de aviones



para el traslado de órganos y equipos médicos con objeto de realizar trasplantes, una actividad llevada a cabo por la ONT. A este tipo de vuelos se suma el movimiento de aviones medicalizados para el traslado de enfermos y heridos, así como el movimiento, en determinados aeropuertos, de helicópteros sanitarios de las diferentes comunidades autónomas. Todos los agentes intervinientes se coordinan con ENAIRE en el momento de despegue, ruta y aterrizaje en destino. En algunos casos el avión ambulancia se dirige a buscar el órgano para extraerlo y después debe regresar a origen para la operación de trasplante.

Cuando el equipo médico no se traslada, los vuelos regulares de pasajeros pueden transportar órganos para trasplantes. Las aerolíneas tienen acuerdos con la Organización Nacional de Trasplante y los comandantes llevan en cabina una nevera, parecida a las de playa, con un órgano para ser trasplantado. La colaboración de las compañías comerciales se hace indispensable para realizar muchos de nuestros traslados aéreos. De los 178 opera-

El tiempo es muy valioso en este tipo de situaciones.

tivos que se realizaron en 2021 con compañías comerciales, 74 de ellos (lo que supone el 41,5 %) se realizaron con la compañía Vueling.

Los controladores aéreos de ENAIRE facilitan las rutas más directas y recortan las maniobras de aproximación y llegadas, en la medida de lo posible, para que puedan llegar a tiempo al quirófano desde el aeropuerto. ¿Sabía que un vuelo de Madrid a Barcelona transcurre por 16 controladores aéreos entre control de aeródromo, ruta y aproximación? O, por ejemplo, un trayecto Madrid-Palma, lo guían 20 controladores aéreos entre todas las fases del vuelo.

Acorde a los últimos datos disponibles, en 2021 se realizaron 745 operativos aéreos. Se trasladaron 575 equipos médicos y un total de 978 órganos, incluyendo los que viajan con equipo médico y los que viajan en nevera. Esto supone un incremento del 7,8 % con respecto a

2020, año en el que se trasladaron 907 órganos, lejos de los 1075 de 2019, debido a la pandemia. Si nos fijamos en la evolución desde el año 2016, el cómputo global de órganos trasladados por vía aérea se ha incrementado en un 40 %, fecha en que se trasladaron 695 órganos.

De los 745 traslados efectuados durante 2021, 566 (75,9 %) se llevaron a cabo con compañías privadas y 178 (23,8 %) con compañías comerciales. Tan solo uno de estos operativos (0,1 %) se realizó con compañías extranjeras, gestionada por terceros países, en el contexto de un intercambio internacional de órganos con España.

En 2021 los aeropuertos españoles intervinieron en 1759 ocasiones en los diferentes operativos que se realizaron. De nuevo, el aeropuerto de Madrid-Barajas fue, con diferencia, el que participó en más ocasiones, con un total de 379 intervenciones, lo que supuso el 21,5 %

En este trabajo en cadena contamos todos.

del total. El siguiente en número de operativos fue el aeropuerto de Barcelona con 284 intervenciones que supusieron el 16,1 %.

A lo largo de ese año se registraron 25 operativos organizados por la ONT dirigidos a hospitales trasplantadores españoles para los que fue necesaria la colaboración de aeropuertos extranjeros. Como se ha mencionado anteriormente, en 2020 los aeropuertos portugueses fueron los que intervinieron en más ocasiones. En concreto, el de Oporto en diez ocasiones y los dos de Lisboa en otras cinco, en el contexto del intercambio de órganos con el país luso.

En 2021 España recuperó su actividad con un crecimiento del 8 %, tras el impacto de la pandemia por COVID-19. Fueron 1905 las personas que donaron sus órganos tras su fallecimiento, lo que supone una tasa de 40,2 donantes por millón de población, la mayor registrada en los países de nuestro entorno en época prepandémica. Ese mismo año, cerca de 4800 pacientes fueron trasplantados, 2950 de riñón, 1078 de hígado, 362 de pulmón, 302 de corazón, 82 de páncreas y 7 de intestino. Detrás de cada una de estas cifras hay una historia, la historia de cada uno de los pacientes que han visto su vida transformada por esa segunda oportunidad que brinda el trasplante; pacientes que pueden mirar al futuro con optimismo e ilusión.

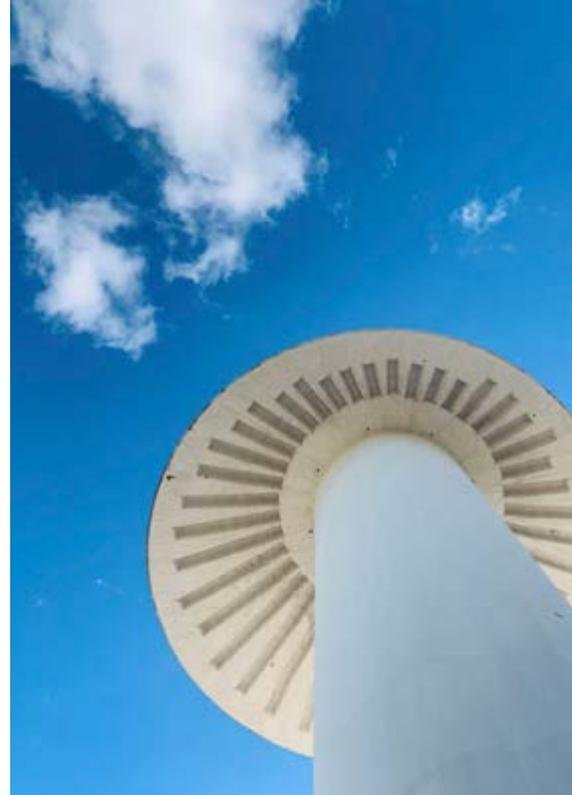
Un ciudadano español es la persona del mundo con más probabilidades de recibir un órgano para trasplante, en caso de necesitarlo.

Esto es posible gracias a la generosidad de toda una sociedad, a nuestro Sistema Nacional de Salud y a la excelente coordinación que existe entre los diferentes agentes implicados para el adecuado desarrollo del complejo proceso que representa la donación y el trasplante de órganos. Todo el personal de ENAIRE es un eslabón imprescindible para lograr este éxito de país por su inestimable contribución en el traslado por vía aérea de los órganos donados para la realización de trasplantes.

En ocasiones resulta necesario alargar el servicio horario del control aéreo para atender este tipo de movimientos. En 2021 se prolongó para un total de 140 operativos. En este caso, destacan los aeropuertos de Almería, Logroño y Santander que lo hicieron en 16 ocasiones, el de Salamanca en 15 y el de Burgos en 14.

Emergencias en el aire

A estos tipos de operativos aéreos se les debe sumar los que declaran emergencia en alguna fase del vuelo. Bien por el malestar de un pasajero, un fallecimiento, una discusión a bordo o un pasajero que provoca altercados... Otros motivos pueden ser de origen técnico: un tren de aterrizaje que no se recoge correctamente, un fuego en un motor o un impacto de aves. El piloto declara emergencia y los controladores aéreos de ENAIRE le guían entre las demás aeronaves que circulan en nuestro espacio aéreo para aterrizar en el aeropuerto más cercano o el escogido por la aerolínea. En 2022 ENAIRE registró



Torre de control del Aeropuerto de Vitoria

51 emergencias de aeronave y 122 emergencias médicas.

Cabe recordar, la emergencia del vuelo de la aerolínea Air Canada, con indicativo ACA837, y origen en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y destino el Aeropuerto Internacional Toronto Pearson de Canadá, el día 3 de febrero de 2020. El Boeing 767-300, que llevaba 138 pasajeros a bordo y 8 tripulantes, tuvo un problema en un motor poco después de levantar el vuelo debido a la rotura de un neumático durante la carrera de despegue, según verificó el análisis posterior.

Despegó a las 14:57 y voló sobre Madrid para intentar volver al aeropuerto, lo que originó numerosas preguntas en redes sociales y muchas llamadas telefónicas, por lo que hubo que activar rápidamente la comunicación externa para dar cuenta, con transparencia y rapidez, de lo que estaba sucediendo y cómo los profesionales de ENAIRE intervenían en la emergencia. Al ser un vuelo transatlántico llevaba una alta carga de combustible, de manera que, para aterrizar de forma segura, estuvo cinco horas



Controladora aérea en JT Barcelona-El Prat.

En una crisis es vital reaccionar rápido para minimizar riesgos.



© Alejandro Muñiz Delgado

Torre de control del Aeropuerto de Vitoria

efectuando maniobras de espera entre las comunidades autónomas de Madrid y Castilla-La Mancha.

Hacia las 17:00 horas un F-18 de la base aérea de Torrejón de Ardoz despegó, según procedimientos

de emergencia, para efectuar una inspección visual del estado de la aeronave mientras volaba en circuitos de espera. Tras más de cinco horas consumiendo combustible, tomó tierra a las 19:10 sin mayo-

res incidencias ni consecuencias graves en la pista 32L, quedando ésta bloqueada por seguridad por los medios de emergencia del aeropuerto.

En este tiempo, el piloto mantuvo en todo momento el contacto con los controladores aéreos de ENAIRE informando del desarrollo de la situación. Lo que permitía trasladar a los medios de comunicación el paso a paso de esta crisis. Incluso The New York Times se hizo eco de los tuits de ENAIRE. Se trató de un gran trabajo en equipo de profesionales con final feliz de la tripulación, personal de control aéreo de ENAIRE en Barajas y Centro de Control de Madrid, Ala 12 del Ejército del Aire y Aena.

Ese día permanece en la memoria de muchos porque antes de esta emergencia se activó sobre las 13:00 horas otro protocolo por avistamiento de drones en Barajas. Se tuvieron que desviar vuelos en el aire a aeropuertos alternativos y parar despegues con este destino. Un comité de crisis de Aena, ENAIRE y Guardia Civil se reunió, acorde al procedimiento, y puntualmente se iba informando a todos los afectados vía redes sociales. Se redujo la capacidad de movimientos, recuperándose más tarde sobre las 14:20 horas. Minutos más tarde a este incidente, la aeronave mencionada de Air Canada tuvo que regresar por el problema en el motor. De manera que, eran dos crisis en un mismo día y en un mismo aeropuerto, con escasos minutos de separación. Finalmente, se obtuvo como conclusión que la máxima preparación, formación y entrenamiento son fundamentales en cada puesto de trabajo para un buen desempeño ante situaciones de crisis o emergencias. Y que ahí es donde verdaderamente se ponen a prueba todas las capacidades personales. ■