

ARSENAL DE LAS PALMAS. LA NECESIDAD DE ADAPTACIÓN

Javier FEAL VÁZQUEZ



Introducción



ESDE que en el año 1948 inició su actividad como Arsenal Militar, el Arsenal de Las Palmas ha experimentado una serie de modificaciones cuyo propósito final ha sido adaptarse a las necesidades que la Armada le ha demandado como máximo exponente del apoyo logístico en las islas Canarias.

Por otro lado, la globalización de los conflictos, la necesidad de proyección de las Fuerzas Armadas y la creciente importancia que el continente africano está adquiriendo en el panorama mundial, hacen que las islas Canarias se perfilen como un enclave estratégico de

notable importancia.

La Armada española, no ajena a este escenario decidió asignar al Mando Naval de Canarias cuatro Buques de Acción Marítima Oceánicos (*BAM*), que irán sustituyendo paulatinamente a los buques actualmente apoyados por este Arsenal.

Esta decisión ha planteado un importante reto en todos los ámbitos de este Arsenal que, en los próximos años, debe tener necesariamente su reflejo en una modernización que afecte no sólo a sus infraestructuras, sino también a su filosofía de trabajo, hasta tal punto que, sin temor a equivocarnos, podemos afirmar que este arsenal no ha afrontado en ningún otro momento de su pequeña historia cambios tan fundamentales, que supondrán la adopción de nuevos procesos y procedimientos, el uso de nuevas herramientas adaptadas a las tecnologías actuales, la modernización de la gestión y la ingeniería y, en fin, el replanteamiento de la logística bajo una perspectiva actual. Entre las actuaciones reseñables relativas a la llegada de los *BAM*, que ya han sido o están siendo afrontados por este Arsenal, destacamos las siguientes:

- Infraestructura. ADNE.
- Control de la Configuración.
- Mantenimiento por fiabilidad.
- Taller de Soporte.
- Centro de Vigilancia en Tierra.

Por otro lado, el interés de la Armada en establecer o reforzar ciertas áreas de actividad, se ha reflejado en una potenciación de las capacidades de este arsenal, destacándose las siguientes:

- Medioambiente.
- Prevención de riesgos laborales.
- Sistemas de seguridad y vigilancia.
- Alojamientos.

Sin embargo, la actual crisis económica ha afectado directamente a la asignación de recursos a la Armada, de modo que la planificación existente ha debido ser reprogramada, contribuyendo de una manera negativa a los plazos de entrega inicialmente establecidos para los *BAM*, a la ejecución de las acciones necesarias para adecuar la infraestructura del arsenal a dichos buques, así como a la potenciación de las diferentes áreas de actividad señaladas anteriormente.



Vista de la zona que actualmente ocupa el Arsenal de Las Palmas.



El Castillo de Santa Catalina. (Foto: <http://es.wikipedia.org>).

Reseña histórica

Para revelar el origen de lo que hoy conocemos como Arsenal de Las Palmas, debemos remontarnos a principios del siglo pasado. Corría el año 1932 cuando la Asociación de Exportadores Fruteros inició la construcción del denominado muelle frutero del Puerto de Las Palmas, una infraestructura de uso civil en forma de «L» que proporcionaba a los buques 800 metros de línea de atraque adicionales con calados de 8 a 9 metros y una explanada de 6 hectáreas utilizada como zona de servicios. Dicho muelle fue construido en los terrenos sobre los que se erigía el Castillo de Santa Catalina, una fortaleza levantada sobre un gran arrecife que durante la bajamar quedaba al descubierto.

En 1940 las instalaciones y terrenos que conformaban el antiguo muelle frutero fueron traspasados a los Ministerios de Marina y Aire, iniciándose, a partir de entonces, la construcción de la Base Naval.

Finalmente, el 21 de junio de 1948 fue constituido el Arsenal de Las Palmas, siendo su primer jefe el capitán de navío don Fernando Melendez Bojart. En aquellos años, su misión básica era similar a la actual, y consistía en prestar servicio y auxilio a buques tanto civiles como militares, como el *Arcila* y el *Canalejas* que tuvieron aquí su apostadero. De entre los servicios realizados en aquellos años se destaca, por lo que significó para la población

de las islas más desfavorecidas, el transporte de agua potable, fundamentalmente a la sedienta Fuerteventura.

Como dato reseñable, la primera instrucción que describía la organización del Arsenal de Las Palmas (1), estableció que los organismos que lo conformaban debían ser los siguientes:

- Secretaría.
- Ayudantía Mayor.
- Ramo de Armamentos.
- Ramo de Ingenieros.
- Ramo de Artillería.
- Servicios de Electricidad.
- Servicios de Torpedos y Defensas Submarinas.
- Inspección de Máquinas.
- Servicios de Sanidad del Arsenal.
- Comisaría.
- Intervención.

Desde entonces, el Arsenal de Las Palmas, sin perder de vista nunca su misión fundamental de apoyo logístico, se ha ido moldeando a las circunstancias históricas, políticas y sociales existentes. Sin embargo, nunca desde desde su constitución, se ha visto inmerso en un proceso de renovación tan importante como el que está viviendo en los últimos años y que marcará de forma decisiva el papel que desempeñará dentro de la estructura de la Armada y de la sociedad canaria en un futuro inmediato.

Características particulares del Arsenal

Desde su creación, el Arsenal de Las Palmas por sus especiales condiciones, siempre ha presentado características especiales que lo diferenciaban del resto de arsenales de la Armada. Actualmente, estas características particulares se pueden resumir en las siguientes:

- El Arsenal está integrado dentro del puerto de Las Palmas, lo que comporta una serie de inconvenientes principalmente asociados a la densidad de tránsito marítimo existente y a los problemas de seguridad que ello conlleva; y una serie de ventajas relacionadas principalmente con la facilidad de utilización de infraestructuras y servicios del puer-

(1) Instrucción de Organización núm. 4 de fecha 19 de octubre de 1948, sobre la organización del Arsenal de Las Palmas.

- to, dado el alto grado de colaboración que existe con la Autoridad Portuaria.
- Tiene un tamaño reducido, ocupando una extensión próxima a los 105.000 m cuadrados.
 - Su capacidad de atraque es de 6 buques de hasta 150 metros abarloados, en el muelle número 1 y de 6 buques de hasta 80 metros en el resto de muelles.
 - La plantilla del Arsenal es también reducida, dividida en 210 militares y 127 civiles, conformando un total de 337 personas.
 - Debido a lo reducido de la plantilla e infraestructuras del Arsenal, a que las empresas locales no pueden cubrir todas las necesidades específicas de apoyo que un buque de guerra requiere y a la dificultad de conseguir en plazo y en tiempo cierto tipo de repuestos, este arsenal tiene una capacidad limitada de mantenimiento e inspección.
 - Por otro lado, la principal industrial naval, Navantia, no tiene la infraestructura suficiente en la isla para ofrecer un apoyo directo a este arsenal.
 - Por tanto, actualmente el trabajo básico de este arsenal consiste en la realización de proyectos a su nivel, inspección de los trabajos de mantenimiento realizados por empresas tanto locales como peninsulares y ejecución de mantenimientos de pequeña o mediana entidad en los diferentes talleres de este arsenal.
 - En su interior existen una serie de Unidades y Dependencias que orgánicamente no forman parte de éste. Entre ellos, se destacan:
 - Dependientes del Mando Naval de Canarias: Buques, Unidad de Buceo, CAI, Clínica Naval, Alojamientos logísticos de oficiales, suboficiales y marinería, Servicio Religioso y Depósito de Militares Detenidos.
 - Dependientes de GEPROAR: USCAN.
 - Dependientes de la DIPER: OAP y Reclutamiento.
 - Dependientes de la DIENA: Comisión Naval de Regatas, Escuela de Idiomas y Junta de Educación Física y Deportes.
 - Dependientes del DIRORCUN: Museo Naval.
 - Dependientes de la DIASPER: PAHUAR.
 - Dependientes de la Intervención General de Defensa: Intervención Delegada Territorial.
 - Pabellones de cargo del INVIFAS.
 - Actualmente tienen su base en este Arsenal los siguientes buques:
 - Tres buques de tipo *Anaga* (*Tagomago*, *Grosa* y *Medas*).
 - Dos buques de tipo *Descubierta* (*Cazadora* y *Vencedora*).

Adaptación a los buques de Acción Marítima

El P 41 *Meteoro*, primer *BAM* construido que da nombre a la clase, tiene prevista su incorporación al Arsenal de Las Palmas durante el segundo semestre del 2011. Tras éste, el P 42 *Rayo*, el P 43 *Relámpago* y el P 44 *Tornado*, por este orden, irán formando parte paulatinamente, durante los próximos dos años, del grupo de buques apoyados por dicho Arsenal.

La idea de los *BAM* surgió (2) con el propósito de sustituir a una serie de patrulleros de muy diversas características que estaban en su último tercio de vida, por una Fuerza de Acción Marítima Oceánica diseñada a partir de una plataforma fiable, de bajo coste de sostenimiento, plantilla reducida, alto grado de automatización y con una gran capacidad de permanencia en la mar (3).

Para la consecución de los objetivos señalados, se ha dotado al buque con un Sistema Integrado de Control de la Plataforma (SICP) y un Sistema de Mantenimiento Basado en la Condición.

Todo ello ha supuesto que el buque implemente una gran cantidad de equipos y sistemas de última generación, cuyo sostenimiento, basado asimismo en teorías y procedimientos modernos, ha de asumir en gran parte este arsenal, forzando su renovación y obligándole a adaptar en un plazo de tiempo relativamente breve, sus estructuras, procedimientos y filosofía logística a estos buques, de forma que el apoyo que se brinde debe estar a la altura del grado de avance tecnológico que presentan los equipos y sistemas instalados.

A nivel práctico, la incorporación de este tipo de buques al Arsenal está suponiendo un esfuerzo humano, económico y material importante que, a día de hoy, está en pleno desarrollo, originando la puesta en marcha de un buen número de actuaciones, algunas de las cuales se encuentran prácticamente finalizadas y en funcionamiento, y otras todavía están en fase de proyecto. Entre las actuaciones previstas, se destacan las siguientes:

- Adecuación de la infraestructura.
- Control de la Configuración.
- Mantenimiento por fiabilidad.
- Taller de soporte.
- Centro de Vigilancia en Tierra.

(2) El 1 de septiembre de 2004 comenzaron los estudios para la obtención del buque, que se plasmaron en el documento «Necesidad Operativa del Buque de Acción Marítima Oceánico (MND)».

(3) El 25 de abril de 2005 el Jefe de Estado Mayor de la Armada recogió los requisitos a cumplir por dichos buques en el documento «Requisitos de Estado Mayor (NSR) Buque de Acción Marítima Oceánico (*BAM*)».

Adecuación de la infraestructura

Sin lugar a dudas, la adecuación de las infraestructuras de este arsenal es una de las principales tareas que es necesario afrontar para poder ofrecer un apoyo logístico con garantías y de calidad, conforme a las características propias que poseen los nuevos buques en los que destaca la incorporación de equipos y sistemas tecnológicamente avanzados.

Con dicho propósito, a principios del año 2008, desde este Arsenal se redactó un acta de definición de necesidades (ADNE) denominado «Rehabilitación del Arsenal de las Palmas para el estacionamiento de patrulleros de la clase BAM», aprobado en julio de 2009 por la Secretaría de Estado de Defensa. Actualmente las actuaciones descritas en dicho documento se encuentran en fase de proyecto por parte de la Dirección de Infraestructuras de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada.

Las actuaciones a realizar se dividen en cinco capítulos que se describen de forma somera a continuación.

Electricidad

Comprende las acciones necesarias para dar servicio eléctrico a los *BAM* y básicamente consiste en la adaptación de la instalación eléctrica del Arsenal para aumentar su potencia hasta 5000 KVA.

Ello supone hacer modificaciones importantes entre las que destacan la instalación de una nueva línea de entrada de alta tensión, la adaptación de los centros de transformación, la sustitución de cuadros eléctricos, la instalación de nuevos grupos convertidores con sus cuadros de arranque y la tirada de nuevas líneas de alimentación a los puntos de atraque.

Contraincendios

Incluye la instalación de un nuevo circuito a lo largo de los muelles del Arsenal que cumpla la normativa vigente, de forma que ofrezca servicio contra incendios a este tipo de buques, incluyendo un grupo de bombas completo y las líneas de suministro hasta los puntos de atraque.

Depuración de aguas negras y grises

Contempla las acciones necesarias para el tratamiento de las aguas negras y grises de los buques, teniendo en cuenta que pueden ser saladas, por lo que no se pueden verter a la red de saneamiento pública. Comprende la instalación



Modificación de los PIM.

de nuevas estaciones de recogida y bombeo y de una estación depuradora de aguas residuales.

Aire comprimido

Incluye las acciones encaminadas al suministro de aire comprimido a los BAM, que comprendería la instalación de un nuevo grupo de presión y de las correspondientes líneas de distribución.

Comunicaciones

Engloba las acciones orientadas a dotar a los *BAM* de las capacidades de comunicación requeridas. Para ello, será necesaria la elaboración de nuevos *Pier Interface Modules* (PIM) en los puntos de atraque con capacidad de distribuir datos correspondientes al Sistema Integrado de Control de Plataforma (SICP), a la red de Mando y Control, a las redes de propósito general y a las redes de telefonía. También será necesaria la renovación de buena parte de las líneas de comunicación, para lo cual se aprovechará la infraestructura existente en la actualidad.



Creación de la Oficina de Control de la Configuración.

Control de la Configuración

La existencia de un control de la configuración de los sistemas equipos y componentes que existen en una unidad es fundamental no sólo para obtener un conocimiento actualizado de los elementos que la componen, sino también para facilitar tareas tan importantes como el mantenimiento tanto predictivo como correctivo o por fiabilidad, la gestión de repuestos y de stocks en almacenes o la planificación de recursos, por citar algunas. Esta labor se hace especialmente relevante si se trata de un buque, y más aún si es un buque de nueva construcción que incorpora elementos tecnológicos de última generación.

Sin embargo, este Arsenal, por su reducido tamaño, por las características de los buques que apoyaba y por el tipo de mantenimientos que se llevaban a cabo, no disponía de una sección encargada del Control de la Configuración.

Por ello, y en previsión de la incorporación de los *BAM*, en el año 2009 se creó la Oficina de Control de la Configuración dependiente de la Jefatura Industrial de este Arsenal. Para ello, se adecuó un antiguo taller dedicado a reparación de velas para albergar las oficinas correspondientes a esta nueva sección, dotándola además de material y personal para poder realizar sus funciones.

A día de hoy la sección está en funcionamiento, habiendo finalizado recientemente la actualización de la configuración de los patrulleros tipo Anaga presentes en este arsenal que serán dados de baja en los próximos años conforme se incorporen los nuevos buques.



Herramientas para llevar a cabo el mantenimiento centrado en la fiabilidad.

Mantenimiento centrado en la fiabilidad

Con objeto de obtener el máximo rendimiento de los recursos, la Armada comenzó el proceso de renovación de las estrategias de mantenimiento existentes con anterioridad, adoptando un sistema de mantenimiento más acorde con las circunstancias actuales, que está basado en la condición del equipo, utilizando la planificación y el mantenimiento continuo y unificando los mantenimientos en una misma base de datos.

Dentro de este proceso, cobraron especial relevancia las tareas relativas al mantenimiento preventivo, introduciendo los principios del mantenimiento basado en la fiabilidad (RCM) que analiza las funciones de los sistemas, sus modos de fallo y los efectos que éstos tienen en la operatividad del buque, con objeto de analizar el origen de dichos fallos y tratar de minimizar su impacto en la operatividad final del sistema.

Para potenciar este tipo de mantenimientos, este arsenal ya tiene el material y formación necesarios para realizar la predicción de averías por vibraciones (PREDITEC) y se está en proceso de implantar el sistema de recogida de datos relativos a los parámetros de funcionamiento de motores para su control y análisis (CESADAR), con la intención de que estén totalmente operativos una vez que los BAM se incorporen a este Arsenal.

Taller de Soporte

A principios del año 2009 se creó el Taller de Soporte, dependiente de la Jefatura Industrial de este Arsenal, con la finalidad de servir como germen del centro de soporte para el mantenimiento de los sistemas y equipos que insta-

lan los *BAM*. Para ello, se remodeló el local que antiguamente se utilizaba como Taller de Balsas, dotándolo del personal, infraestructuras, instalaciones, equipos y herramientas precisas para capacitar a dicho personal en el mantenimiento integral de los nuevos sistemas y equipos.

Con el doble objetivo de dar un uso inmediato a dicho taller y de facilitar el adiestramiento del personal allí destinado en la utilización de los nuevos equipos, instalaciones y herramientas disponibles, se decidió aprovechar dicho taller para el mantenimiento de los sistemas de armas y radares pertenecientes a los patrulleros tipo *Descubierta* apoyados por este arsenal, permitiendo:

- Potenciar la capacidad técnica del arsenal.
- Realizar localmente mantenimientos preventivos y correctivos de equipos y sistemas que antes debían ser atendidos mediante el apoyo de empresas de la Península o de otros arsenales.
- Afrontar con mayores garantías la reparación de los equipos y sistemas mantenidos, gracias a la existencia de herramientas, equipos e instalaciones adecuados y material de respeto de los sistemas amparados.

Por ello, ya se han adquirido diferentes aparatos de medida, un analizador de redes, un generador de señales para la calibración del sistema *RIGEL*, un banco de pruebas de IFF, un simulador *DIANA* y un banco de pruebas del



El Taller de Soporte del Arsenal de Las Palmas.

sistema RIGEL, teniendo previsto incorporar en próximas fechas un banco de pruebas de RF, dos bancos de pruebas y un simulador del radar Aries, un equipo de mantenimiento y unidades auxiliares del sistema *DIANA* y útiles, accesorios y unidades auxiliares del sistema *RIGEL*.

Se ha estudiado efectuar una ampliación del Taller de Soporte con objeto de:

- Aumentar las capacidades de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas y sensores de los patrulleros tipo *Descubierta*, con objeto de ser aplicados en los *BAM*.
- Conseguir el adiestramiento y formación técnica del personal encargado de la realización de dichos mantenimientos.
- Implementar capacidades de gestión y Soporte Logístico Integrado mediante una Ingeniería de Soporte de Integración para el adecuado apoyo de todos los sistemas pertenecientes a los *BAM*.

El objetivo final es consolidar un taller tecnológicamente preparado, que sea capaz de realizar de forma local y con garantías los mantenimientos asociados a los diferentes sensores y sistemas que incorporan los *BAM*, maximizando su disponibilidad operativa.

Centro de Vigilancia en Tierra

Otra de las nuevas instalaciones que ha planteado la futura presencia de los *BAM* es el Centro de Vigilancia en Tierra (CVT), en el que se centralizarán todos los sistemas de seguridad y control del SICP de los buques y se instalará la red de mando y control, la red SACOMAR y la red de propósito general, con sus terminales correspondientes.



El actual edificio de guardia de buques.

Para ello se va a aprovechar la infraestructura existente, integrando todos los sistemas mencionados en el edificio de guardia de buques, de reciente construcción, situado junto a los muelles y que actualmente ya incorpora un sistema de videovigilancia tanto interior, como exterior a los buques, y dispositivos anti-intrusión que refuerzan la seguridad de éstos cuando están en puerto.

Evolución de otras áreas de interés

Medioambiente

Consideraciones generales

El compromiso del Ministerio de Defensa en cuanto a la protección del medioambiente y la aplicación de la normativa medioambiental existente, se ha plasmado en la creación de una estructura organizativa y procedimental que afecta a todos los niveles del Departamento, y que no sólo se detiene en ello, sino que trata de arraigar en todos los ámbitos de actuación de las Fuerzas Armadas la cultura del cuidado y prevención medioambiental.

Así, la normativa desarrollada por el Ministerio de Defensa (4), definió la Política Ambiental del Departamento, basada en el concepto de desarrollo sostenible, ordenando además el establecimiento de un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) uniforme a todos los niveles, basado en los principios de la ISO 14000.

Obviamente, el Arsenal de Las Palmas, como responsable principal de la Armada en Canarias en cuestiones medioambientales, a través de su Sección de Protección Ambiental (SPA), no ha sido ajeno a este proceso que, en los últimos años, ha supuesto un enorme esfuerzo económico, material y humano, de forma que dicha sección, creada de forma incipiente y con otra denominación a finales del año 2003, ha incrementado su ámbito de actuación paulatinamente, convirtiéndose hoy en día en uno de los departamentos con mayor proyección de este arsenal. Los resultados principales en materia medioambiental obtenidos en estos años por este arsenal, se resumen en:

- Creación de la Sección de Protección Ambiental (SPA).
- Definición de las estructuras, medios y procedimientos de trabajo, incluyendo la elaboración de la documentación legal asociada, de acuerdo con el SGA.

(4) La normativa medioambiental del Ministerio de Defensa más destacada está recogida en los apartados (3), (4) y (5) de la bibliografía.

- Construcción de un punto limpio que sirve de apoyo a las unidades de la zona.

Una de las responsabilidades asignadas a la SPA consiste en implantar en este arsenal un SGA conforme a la norma UNE-EN ISO 14001. Actualmente se han concretado la organización, documentación y procedimientos de trabajo necesarios para que el SGA funcione en la práctica diaria, aunque todavía no se han alcanzado los hitos necesarios para conseguir el Certificado de Calidad Ambiental que reconoce la calidad ambiental de las instalaciones y el cumplimiento riguroso de dicha norma. La obtención de este certificado debería ser uno de los objetivos a medio plazo de este Arsenal.

Por otro lado, la falta de recursos económicos y materiales específicos, la necesidad del ajuste de la plantilla para acoger la SPA y la falta de formación y concienciación del personal en esta materia, hacen que, aun reconociendo que se han dado pasos muy importantes, todavía queda trabajo por realizar para conseguir que el SGA se implante completamente en este arsenal y la cultura medioambiental arraigue definitivamente entre los miembros de la Armada basados en Las Palmas.

La gestión de residuos. El punto limpio

La gestión de residuos constituye uno de los aspectos fundamentales respecto al desarrollo del SGA, comprendiendo el correcto tratamiento de los residuos, tanto en lo referido a su almacenamiento en las instalaciones, como al procedimiento de traslado al lugar apropiado.

En base a lo anterior, en junio de 2010 se puso en marcha el Punto Limpio de este Arsenal, una instalación de nueva construcción, homologada conforme a la normativa medioambiental vigente, que tiene capacidad de almacenamiento de residuos sólidos urbanos, ciertos residuos peligrosos, residuos oleosos y aguas sucias. La SPA controla que las diferentes unidades apoyadas por



Punto Limpio del Arsenal de Las Palmas.

este arsenal realicen el vertido de estos residuos de forma correcta, así como que los residuos almacenados sean entregados periódicamente a un gestor autorizado para su transporte, valorización o eliminación.

Asimismo, dicha sección se encarga de la gestión a través de un Gestor Autorizado del resto de residuos peligrosos no almacenables en el punto limpio, de los residuos de sentina de los buques, mediante el vaciado periódico de la gabarra, y de los combustibles contaminados (5).

En el caso de las dependencias ubicadas en el exterior del Arsenal. La SPA se encarga de contactar directamente con los Gestores Autorizados para la recogida de los residuos peligrosos en dichas dependencias.

Prevención de los Riesgos Laborales

La aparición de la normativa Prevención de Riesgos Laborales (6) (PRL) y el desarrollo de ésta en el ámbito de la Armada aprovechando la estructura SEGOP previa existente, ha supuesto para este arsenal, como centro de trabajo y como órgano del apoyo logístico de la Armada en Canarias, la creación de un nuevo servicio de prevención cuya acción preventiva ha extendido su presencia a la mayor parte de actividades que se desarrollan en él, estableciendo nuevas relaciones con el resto de unidades a las que apoya y nuevos procedimientos de trabajo de acuerdo con la normativa vigente.

Dicho servicio de prevención, creado en este último año, se ha dotado con el personal civil y militar necesario para el desarrollo de sus actividades, adecuándose dos locales para albergar sus oficinas. Entre los logros más importantes conseguidos por este arsenal en cuanto a PRL, se destacan los siguientes:

- Creación del Comité de Seguridad y Salud del Arsenal como órgano de participación destinado a la consulta de las actuaciones de éste en materia de PRL.
- Análisis, clasificación y evaluación de riesgos de los puestos de trabajo del arsenal.
- Elaboración de un manual para la coordinación de actividades empresariales que abarca a todos los tipos de actividades que se realizan en el arsenal como centro de trabajo o que su personal o empresas contratadas por éste realizan en otras unidades a las que apoya (7).

(5) Procedimientos detallados en la Instrucción General del Arsenal de Las Palmas (IGAR-PAL) núm. 4005, Gestión de Residuos y Funcionamiento del Punto Limpio.

(6) Surgida a partir de la Ley 35/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

(7) Conforme al R. Decreto 171/2004, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.

- Elaboración de un Plan de Seguridad para buques en obras.
- Adaptación del Taller Industrial a la normativa vigente, en cuanto a la delimitación de las zonas de trabajo, distribución de pictogramas, tratamiento de superficies con pinturas adecuadas e identificación de fuentes de riesgos, estando pendiente la adecuación y certificación de la maquinaria existente conforme a la normativa en vigor.

Sistemas de Seguridad y Vigilancia y Comunicaciones

La seguridad de instalaciones militares como el Arsenal debe ser siempre uno de los aspectos básicos a tener en cuenta. Por ello, en este Arsenal se sigue un procedimiento que asegure la adaptación continua a la tecnología que nos ofrece el mercado y la mejora constante de los sistemas de seguridad y vigilancia existentes, facilitando en la medida de lo posible las labores del personal de guardia. Se destacan las siguientes actuaciones:

- Centralización de alarmas e integración de éstas bajo un sistema de control por ordenador.
- Renovación de los sistemas de videovigilancia, incorporando cámaras domo en color que permitan detección automática de presencia y visión nocturna.

En cuanto a comunicaciones, está previsto que en los próximos meses se finalice la instalación de la red del Sistema de Mando Naval, se instalen nuevos terminales y se refuercen los sistemas de seguridad de los locales en los que existen terminales clasificados.

Alojamientos

Una de las características propias de este arsenal, y en general de cualquier destino de la Armada en las islas Canarias, es el alto grado de rotación de personal que presentan. Este hecho, unido a la lejanía con respecto a la Península, hace que buena parte del personal militar destinado en las diferentes unidades de la Armada ubicadas en Las Palmas lo sea con carácter forzoso. De ahí que adquiriera una especial relevancia la existencia de alojamientos que, manteniendo un grado de calidad adecuado, sean capaces de cubrir las necesidades del personal militar de diferentes escalas.

La Residencia Logística de Oficiales y Suboficiales y los Alojamientos Logísticos para Tropa y Marinería, aún no dependiendo de la jefatura de este Arsenal, se encuentran ubicados dentro de él, dando el servicio correspondiente a todo el personal militar que tenga necesidad de alojamiento.

En los últimos 10 años, en coherencia con las directrices de la Armada y acorde con el Plan de Calidad de Vida, la mejora de este tipo de instalaciones ha constituido una de las prioridades de este arsenal, siendo especialmente reseñable la transformación completa de los alojamientos de Tropa y Marine-ría que se llevó a cabo.

La llegada de forma escalonada de los buques de Acción Marítima no debe suponer ninguna carga adicional a dichos alojamientos, ya que su dotación es reducida y comparable a la actualmente existente en los buques que dejarán de tener su base en este arsenal.

Los altos niveles de ocupación tanto de la Residencia Logística como del Alojamiento Logístico son una clara muestra de la calidad de las instalaciones y servicios que ofrecen para el uso y disfrute del personal militar de todas las categorías.

Conclusiones

La elección del Arsenal de Las Palmas como base de apoyo de cuatro buques de Acción Marítima Oceánicos ha supuesto un hito en la corta historia del mismo. El cumplimiento de los retos que supone su adaptación a las características tecnológicas de dichos buques marcará de forma decisiva la configuración y funcionalidad de éste en los próximos años, con el objetivo final de convertirse en una de las referencias del apoyo logístico para este tipo de buques en la Armada.

El proceso de adaptación ya se ha iniciado, habiéndose alcanzado logros importantes en la dirección señalada que han obligado a adecuar su organización, estructura, procedimientos y medios a las nuevas exigencias tecnológicas y a la nueva normativa implantada. Sin embargo, aún queda por realizar un enorme esfuerzo humano, económico y material que debe converger en el refuerzo de las capacidades logísticas y tecnológicas de este arsenal en aras a conseguir una mayor independencia del resto de los arsenales y empresas de la Península, una mejora en la eficacia, eficiencia y calidad de los servicios logísticos que ofrece a los buques que apoya y, en definitiva, presentar una fisonomía moderna acorde con los principios fundamentales del apoyo logístico en la Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- Arsenal de Las Palmas. *Instrucciones Generales del Arsenal de Las Palmas (IGARPAL)*.
Publicación de la Armada. *Plan General de Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad Operativa (PG-PRL/SEGOP)*. Madrid: 7 de febrero de 2011.
- Secretaría de Estado de la Defensa. Dirección General de infraestructura. *Plan Director de Infraestructura 2007-2021*. Madrid: junio de 2007. Difusión limitada.
- Ministerio de Defensa. Directiva 107/1997, sobre *Protección del Medio Ambiente en el Ámbito del Departamento*. Madrid 2 de junio de 1997.
- Secretario de Estado de Defensa. Instrucción núm. 30/1998, sobre *Protección del Medio Ambiente*. Madrid, 3 de febrero de 1998.
- Ministerio de Defensa. *Plan General de Medioambiente del Ministerio de Defensa*, de junio de 2007.