



FUNDACIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE SANITARIO
para la educación, cooperación y desarrollo

Libro Blanco del Transporte Sanitario

Conclusiones

Junio de 2005

Estudio realizado por:



ANALISIS E INVESTIGACION

Colabora:



ISICS

Indice

Presentación

Ficha Técnica

Decálogo del Libro Blanco

1. El Transporte Sanitario es un servicio altamente valorado por la población.

La valoración de la población española del Transporte Sanitario es el mejor reflejo de la evolución y mejora del sector durante los últimos años. Las puntuaciones obtenidas están por encima de lo que se viene recogiendo en estudios sobre otros servicios sanitarios, y además mejoran cuando se tiene experiencia del servicio.
2. El sector requiere de un importante esfuerzo inversor para hacer frente al crecimiento de la demanda y a la mejora progresiva del servicio

Se considera que el parque actual de ambulancias es el 70% del que debería ser para prestar el servicio adecuado.
3. Los tiempos de respuesta en emergencias deberían reducirse algo más de un treinta por ciento respecto de los actuales.

Los responsables de la Administración y los Profesionales de la sanidad coinciden en la necesidad de ir reduciendo los tiempos de respuestas en emergencias. Mayor dotación de ambulancias y mejor coordinación son las claves para lograrlo.
4. Las prescripciones técnicas de los concursos públicos han sido el motor de la evolución del Transporte Sanitario, pero la heterogeneidad actual de los pliegos puede suponer un freno para una estructuración racional del sector.

El análisis de los pliegos de los concursos pone sobre la mesa los distintos niveles de exigencia según la Comunidad Autónoma de que se trate, creando situaciones no deseables en un transporte que se mueve por unas carreteras donde no hay límites y que exige traslados fuera de la provincia y la Comunidad Autónoma. Además las empresas de transporte tienden a tener más dimensión y a prestar el servicio en más de una Comunidad.

5. El precio de salida que marcan los concursos públicos está por debajo de las estimaciones del coste del servicio, estableciéndose muchas diferencias entre las Comunidades Autónomas.

Del análisis de costes realizado y su comparación con el precio de los diferentes concursos se puede señalar que estos están entre un 5,28 y un 64,30 por ciento por debajo del coste estimado (incluye un 5% de beneficio industrial), situación que obliga a una reflexión en profundidad a todas las partes implicadas.

6. A nivel empresarial el sector está poco concentrado con muchas empresas de pequeño tamaño

Aunque los pliegos de los concursos han promovido la concentración de empresas, sólo 5 superaron en el 2003 los cinco millones de euros de facturación y muchas son de carácter familiar.

7. Los gestores de la Administración aprueban a las empresas, pero entienden que es necesario avanzar en la mejora de la interlocución, la profesionalización y el servicio.

Los expertos consideran que el transporte sanitario ha mejorado notablemente en los últimos años, aunque existen retos importantes tanto para las empresas como para el resto de figuras que intervienen en la operativa del servicio.

8. La mejora de las condiciones de los concursos, el avance en la profesionalización y el incremento de la calidad del servicio son las tres grandes aspiraciones y a la vez retos de un sector empresarial que tiene una extraordinaria dependencia de la Administración.

El avance del sector, dadas las características, obligaciones y dependencia que plantean los concursos debe hacerse a través del impulso de la Administración y la mejora de la interlocución.

9. Según las previsiones de la Administración, la demanda del transporte sanitario crecerá en torno al 7,5% en los próximos años.

El crecimiento de la demanda según los expertos será similar al de los servicios sanitarios en general.

10. Los principales retos del sector son la adecuación de los medios a las necesidades y una gestión más profesional

Todos los agentes implicados en el sector de transporte sanitario coinciden en el planteamiento sobre los principales retos que tiene que abordar el sector.

Presentación

En los últimos años, el sector del transporte sanitario ha experimentado una serie de cambios que han transformado tanto el servicio como el tejido empresarial que lo presta. Entre los múltiples factores que han propiciado la evolución del servicio se podrían significar, por su importancia, tres:

- Los requisitos de los concursos de la Administración
- El mayor nivel de exigencia de los usuarios
- Una mayor profesionalización del sector empresarial

EL Libro Blanco del Transporte Sanitario pretende abordar un análisis de la situación del sector y una reflexión abierta sobre su futuro, apoyando ambos propósitos en estudios técnicos y de opinión de cada una de las figuras que componen el sector, para garantizar una perspectiva integral del mismo.

Las conclusiones que se presentan a continuación, a modo de decálogo, son sólo un resumen de las principales cuestiones que se derivan del estudio. Esperamos que constituyan una aportación más al necesario proceso de mejora de un sector que ha demostrado una capacidad de evolución y profesionalización realmente destacable. Es cierto que, como apuntan las conclusiones, quedan cuestiones pendientes de resolver, pero el sector tiene, con la Administración Sanitaria a la cabeza, vigor y capacidad suficiente para afrontarlas y seguir avanzando hacia un horizonte de mejora constante en el servicio y en la eficacia. En un caso y en otro, los ciudadanos serán los beneficiarios.

El presente decálogo de conclusiones ha sido elaborado por Análisis e Investigación, fruto del estudio realizado, por lo que no contiene ninguna manifestación, ni en consecuencia vinculan en modo alguno al Patrocinador.

Ficha Técnica

- **Estudios Cualitativos:** Realización de Entrevistas en Profundidad a empresas de transporte sanitario, responsables de Servicios de Salud de CC.AA., proveedores de carrocerías y otros agentes.
- **Estudios Cuantitativos:**
 - 700 encuestas a población general (Usuarios y no usuarios)
 - 400 encuestas a profesionales de la sanidad
 - 204 encuestas al personal técnico de las empresas
 - 53 encuestas a responsables de empresas del sector
- Realización de un **Panel Delphi** a expertos del sector con la participación de 30 panelistas. (Fundamentalmente responsables de Transporte Sanitario de la Sanidad Pública)
- **Análisis de:**
 - 21 pliegos de concursos de distintas CC.AA.
 - 290 cuentas registrales de empresas de transporte sanitario
 - 5 convenios colectivos (1 Nacional y 4 Autonómicos)
 - Estadísticas Eurostat, Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid, SAMUR, etc.
 - Publicaciones de jornadas y estudios
- Fecha de los trabajos: De Junio de 2004 a Junio de 2005.
- Estudio realizado por: ANALISIS E INVESTIGACION con la colaboración del ISICS
- Director del Proyecto: D. José María San Segundo Encinar
- Responsable Técnico: D. Joaquín Martínez Moya
- Responsable del Libro Blanco en la F.T.S.: J. Nicolás Sisinni Casquero

Estudio realizado por: Colabora:

Decálogo del Libro Blanco

1. El Transporte Sanitario es un servicio altamente valorado por la población.

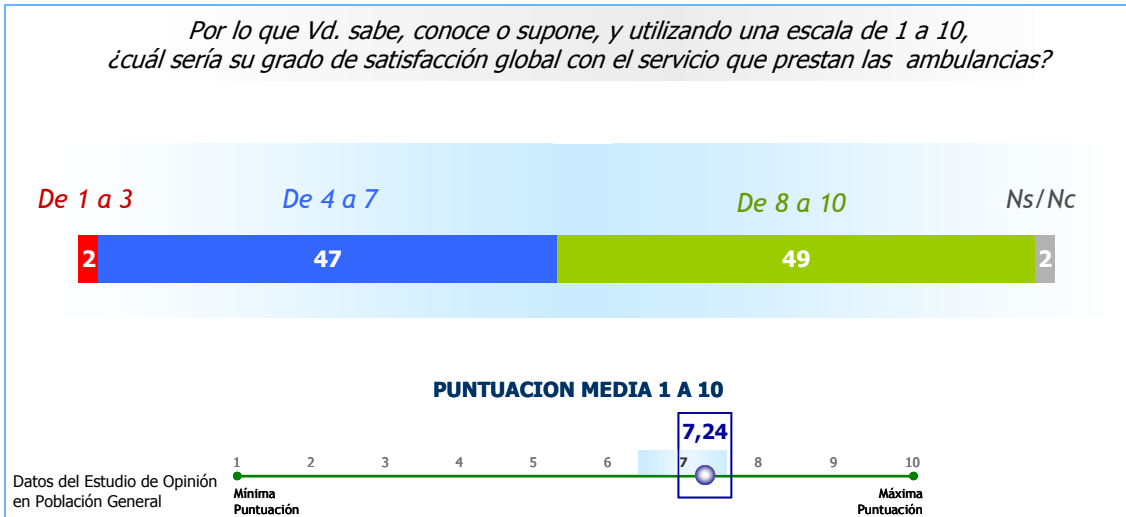
La valoración de la población española del Transporte Sanitario es el mejor reflejo de la evolución y mejora del sector durante los últimos años. Las puntuaciones obtenidas están por encima de lo que se viene recogiendo en estudios sobre otros servicios sanitarios, y además mejoran cuando se tiene experiencia del servicio.

Si cualquier servicio sanitario debe tener como referencia fundamental a la población, cuando ésta valora la prestación con un notable, debe entenderse que se ha conseguido el objetivo básico. Es cierto que hay problemas y que el esfuerzo de ampliación y mejora debe seguir, pero esto no es óbice para reconocer el esfuerzo de administración, profesionales sanitarios y empresas en un servicio que funciona mejor que otros servicios públicos que suelen tener bastante plausibilidad social.

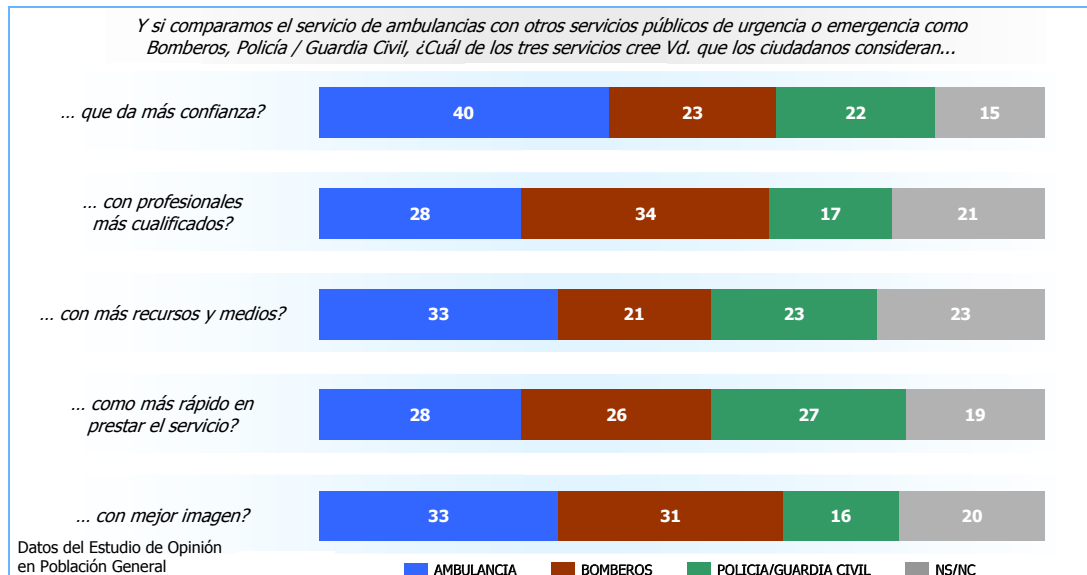
Los resultados de la encuestación realizada en la población española ponen de manifiesto esta valoración y percepción:

- La media en cuanto al grado de satisfacción con el servicio está en 7,2 sobre 10, como podemos ver en el cuadro 1.
- En comparación con otros servicios de urgencia, el servicio de ambulancias se sitúa a la cabeza en confianza, recursos, rapidez e imagen, como nos muestra el cuadro 2.
- El 42% de la población piensa que el transporte sanitario funciona mejor que otros servicios en el ámbito sanitario según nos indica el cuadro 3.
- El 59% de la población tiene un grado de confianza alto/muy alto en la respuesta del servicio de ambulancias como nos muestra el cuadro 4.

Cuadro 1. Grado de satisfacción global para la población



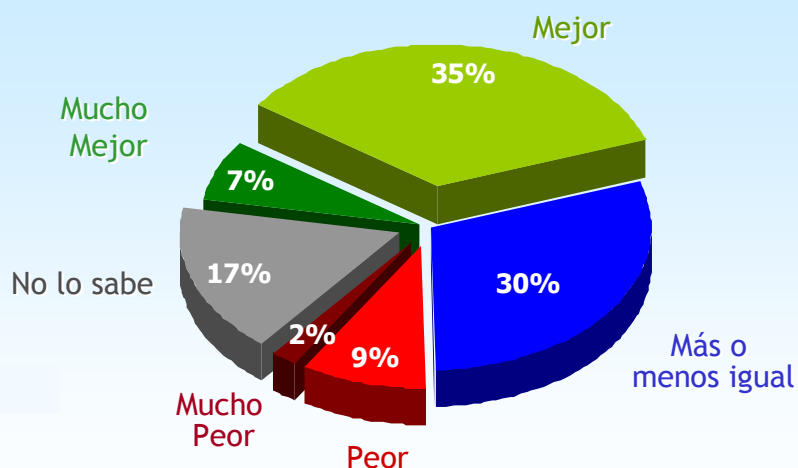
Cuadro 2. Comparación del servicio de ambulancias con otros servicios de urgencia según la población



Estudio realizado por: Colabora:

Cuadro 3. Funcionamiento del transporte sanitario para la población

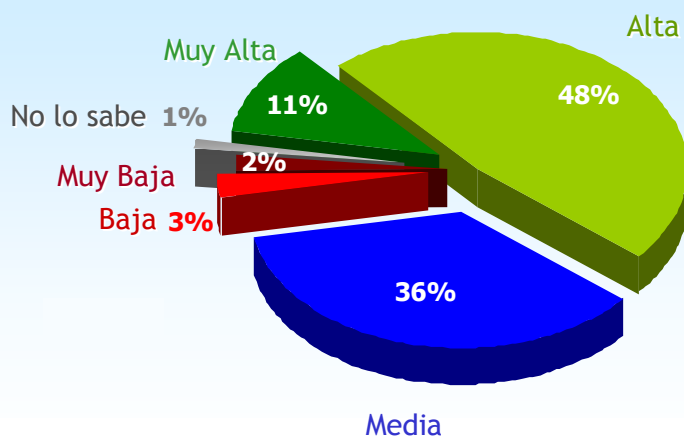
En comparación con otros servicios que se prestan en el ámbito sanitario, Vd. diría que el servicio de ambulancia funciona...



Datos del Estudio de Opinión en Población General

Cuadro 4. Grado de confianza en la respuesta del servicio de ambulancias para la población

¿Qué grado de confianza tiene Vd. en la respuesta eficaz y rápida del servicio de ambulancia en caso de necesidad?

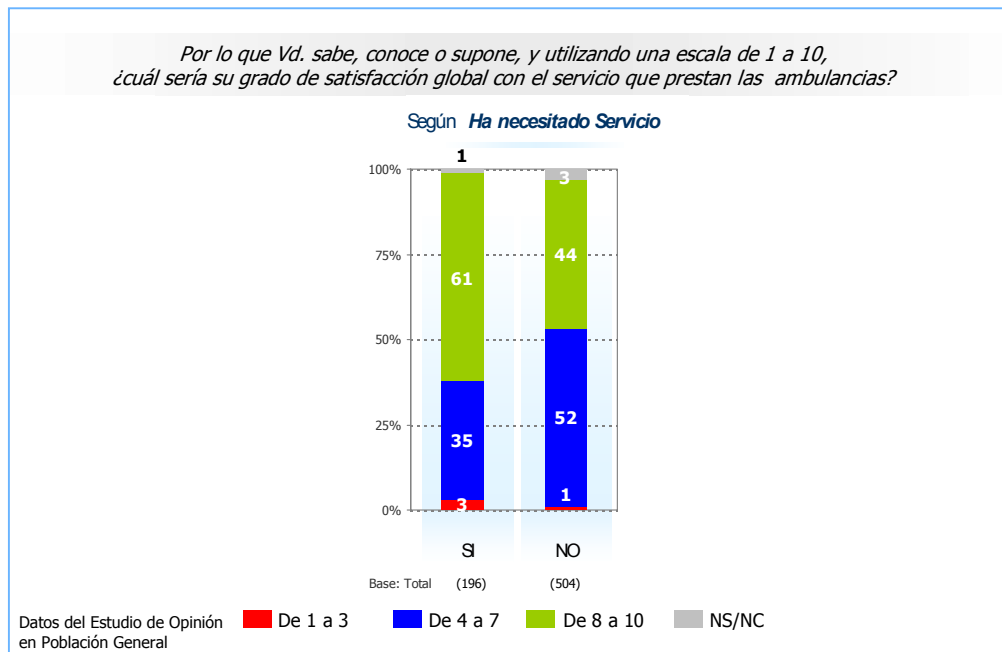


Datos del Estudio de Opinión en Población General

Estudio realizado por: Colabora:

Como indicábamos al principio, el grado de satisfacción con el servicio tiende a aumentar con la utilización del mismo según nos muestra el cuadro 5. La valoración de los usuarios es de 7,9 y está por encima de la media de la población.

Cuadro 5. Grado de satisfacción global para la población usuaria

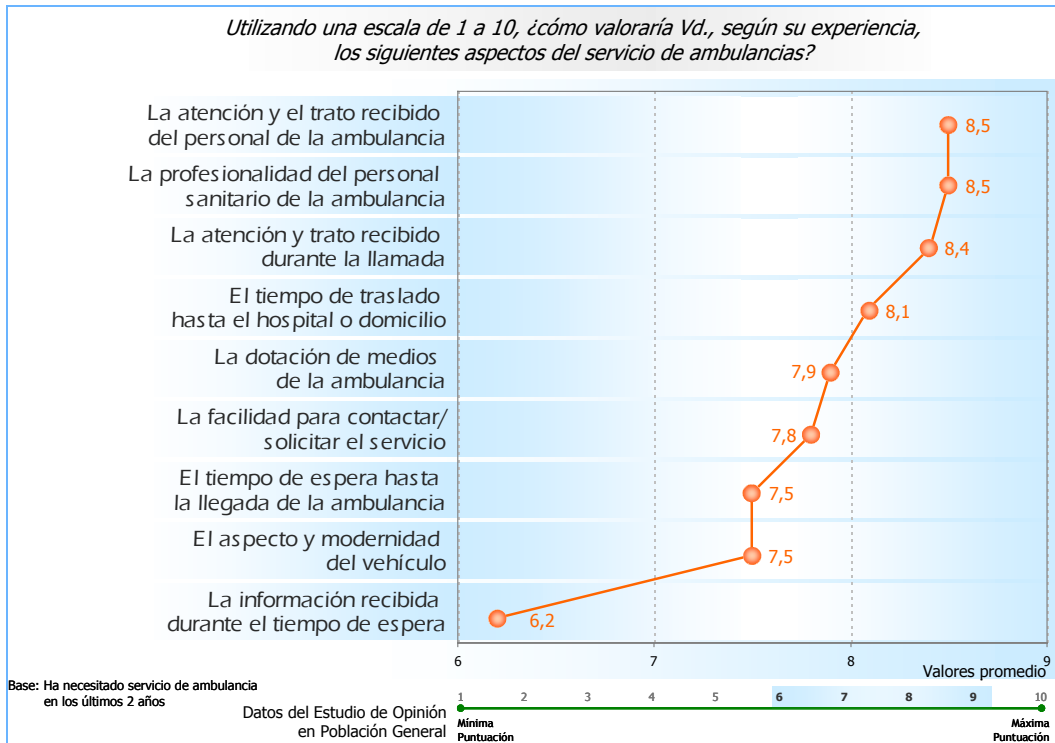


Por último señalar que en el caso de los usuarios del transporte sanitario los aspectos más valorados (por encima de 8,0) según nos muestra el cuadro 6 y 7 son:

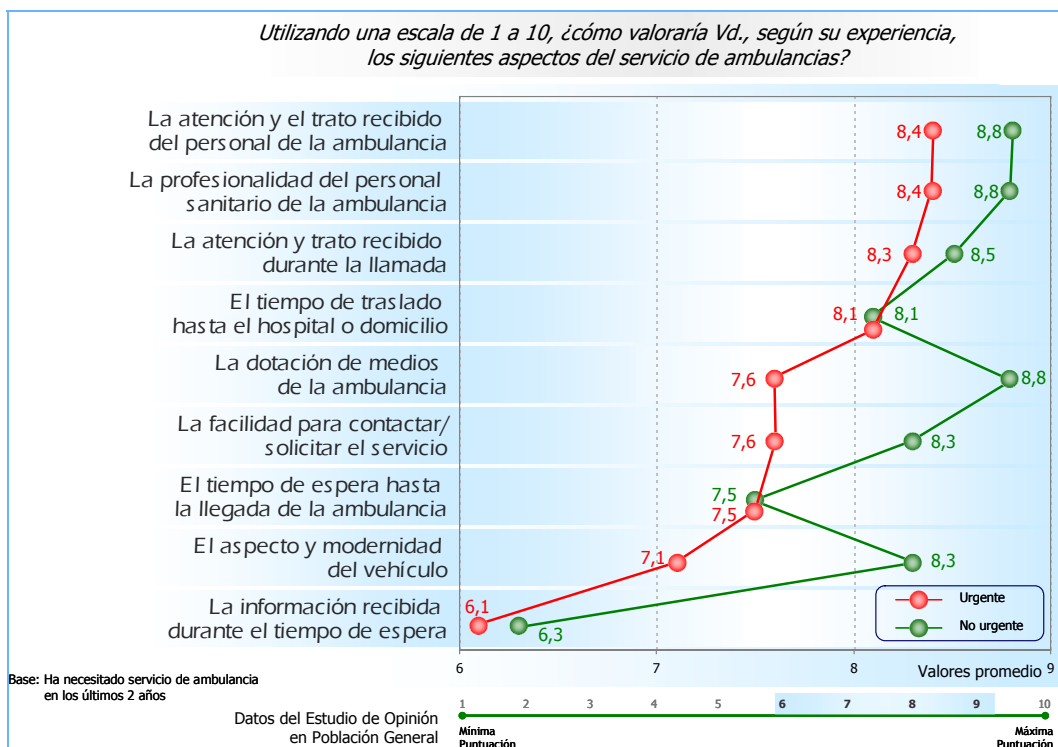
- La atención y el trato recibido
- La profesionalidad del personal
- La atención durante la llamada
- El tiempo de traslado

Y en mayor medida en transporte no urgente.

Cuadro 6. Valoración de los servicios de transporte sanitario por los usuarios



Cuadro 7. Valoración de los servicios de transporte sanitario (por tipo de servicio) para los usuarios



Estudio realizado por: Colabora:

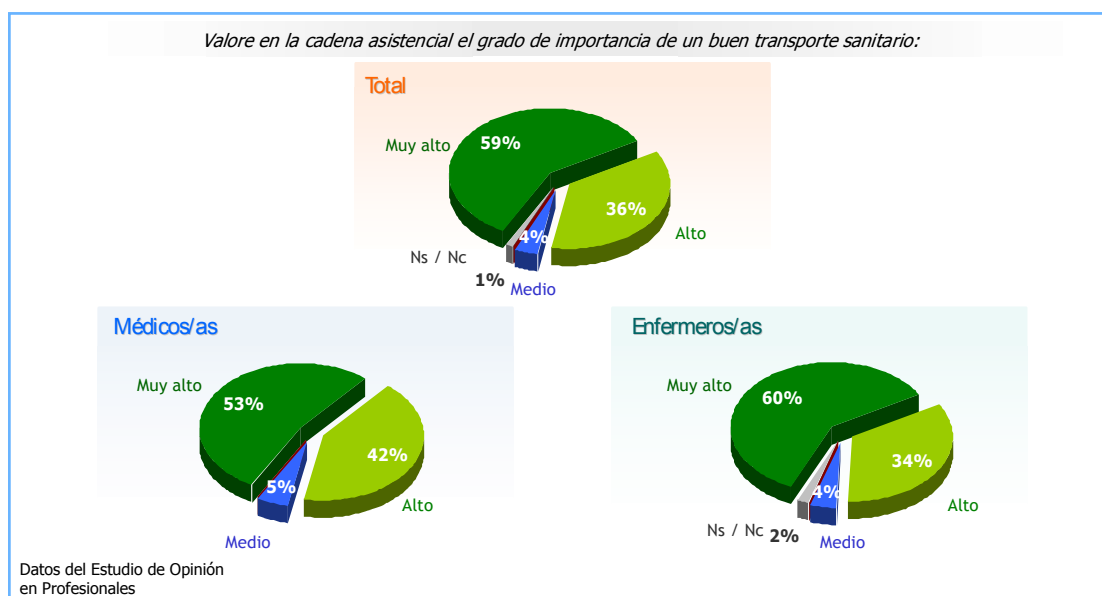
2. El sector requiere de un importante esfuerzo inversor para hacer frente al crecimiento de la demanda y a la mejora progresiva del servicio.

Se considera que el parque actual de ambulancias es el 70% del que debería ser para prestar el servicio adecuado.

A pesar de que las valoraciones de la población sobre el Transporte Sanitario son buenas y de que es considerado por los profesionales un apartado básico en la cadena asistencial, sólo se dedica al transporte sanitario el 0,8% del gasto sanitario en un país en el que la distancia del domicilio al hospital de referencia es grande y en el que el parque actual de ambulancias sólo llega al 70% de las necesidades:

- El 95% de los profesionales de la sanidad cree que el grado de importancia del transporte sanitario en la cadena asistencial es muy alto o alto, según nos muestra el cuadro 1.

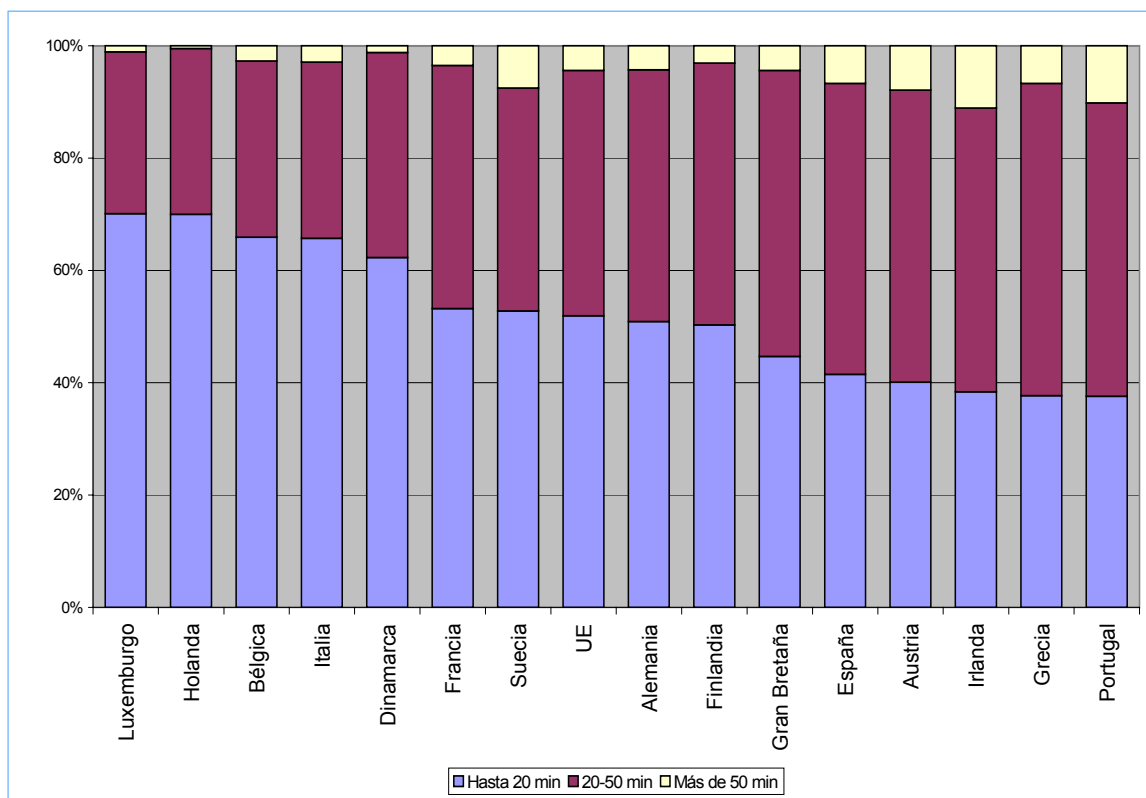
Cuadro 1. La importancia del transporte sanitario en la cadena asistencial para los profesionales de la sanidad



Estudio realizado por: Colabora:

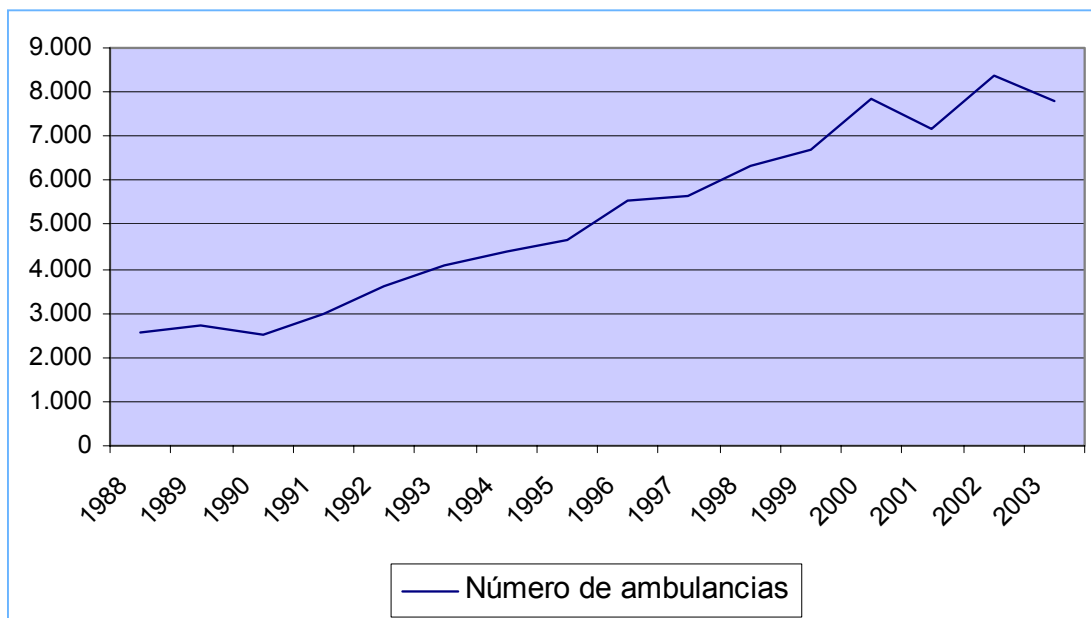
- En España, la mayoría de la población tiene que realizar desplazamientos que oscilan entre los 20 y los 50 minutos para trasladarse a un hospital, según la información publicada por Eurostat, que podemos ver en el gráfico 1.

Gráfico 1. Distancia en minutos entre el domicilio y el hospital de referencia



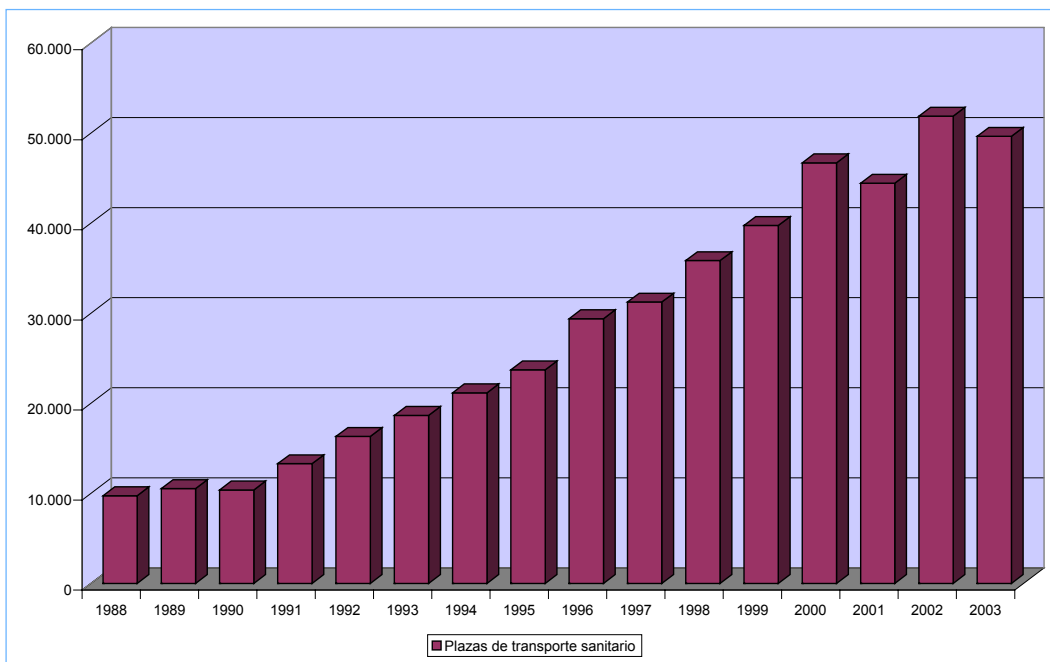
- El parque de ambulancias está estabilizado en los últimos años en torno a las 8.000 ambulancias y las 50.000 plazas (según el Ministerio de Fomento, ver gráfico 2 y 3), cifra que según la población, los empresarios y los técnicos y profesionales de la sanidad resulta insuficiente para atender la demanda actual y futura, por lo que resulta determinante la actuación de las empresas y la Administración con los recursos existentes. Según las necesidades de ambulancias por cien mil habitantes se debería llegar a un parque objetivo de 11.350; los cuadros 2 y 3 ponen de manifiesto esta situación para técnicos y profesionales de la Sanidad.

Gráfico 2. Número de ambulancias autorizadas

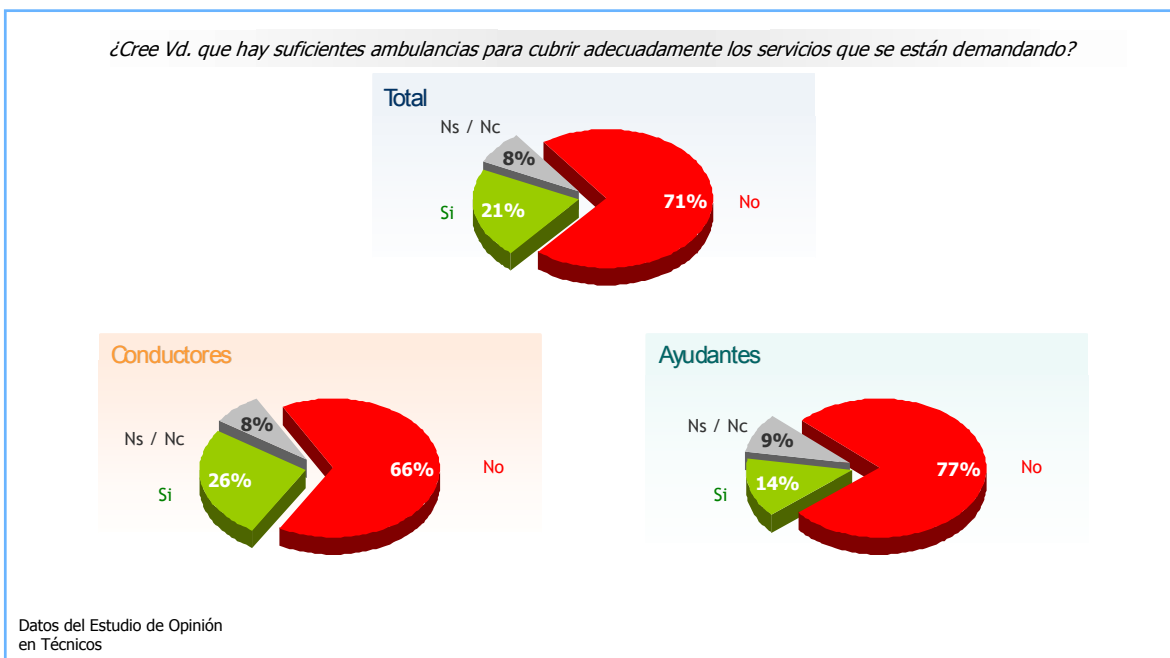


El número de plazas que suponen estos vehículos ha ido creciendo paralelamente. El gráfico 3 representa el citado crecimiento, hasta llegar a las actuales 49.647 plazas. La capacidad media de las ambulancias españolas es de 6,36 ocupantes, lo que nos puede dar una idea aproximada de la proporción entre vehículos destinados al transporte colectivo y el resto de ambulancias (ya sean asistenciales o no asistenciales). Nuevamente, en los últimos años podemos volver a observar el mismo estancamiento que se produce en el número de vehículos.

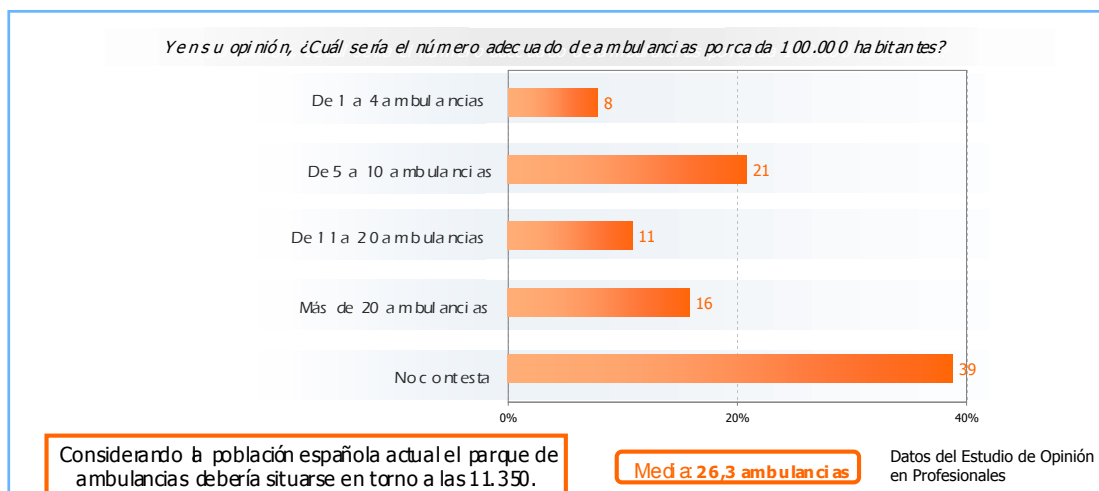
Gráfico 3. Número de plazas de las ambulancias españolas



Cuadro 1. El Parque de Ambulancias para los técnicos de transporte sanitario



Cuadro 3. El número de ambulancias necesario para los profesionales de la sanidad

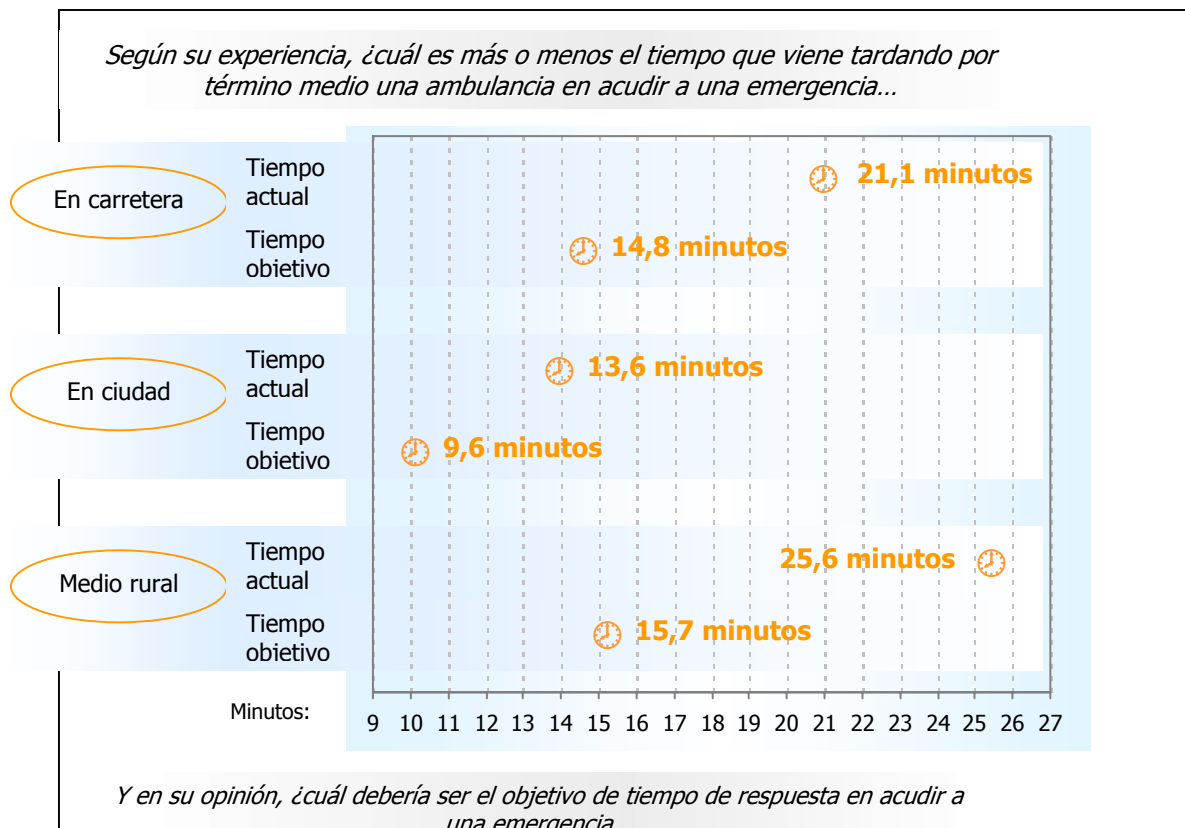


3. Los tiempos de respuesta en emergencias deberían reducirse algo más de un treinta por ciento respecto de los actuales.

Los responsables de la Administración y los Profesionales de la sanidad coinciden en la necesidad de ir reduciendo los tiempos de respuestas en emergencias. Mayor dotación de ambulancias y mejor coordinación son las claves para lograrlo.

Para los expertos responsables de la Administración los tiempos de respuesta deberían reducirse en torno al 30% en carretera y ciudad y algo más en el medio rural (39%) según nos muestra el cuadro 1.

Cuadro 1. Tiempos actuales y objetivos de tiempo según los expertos

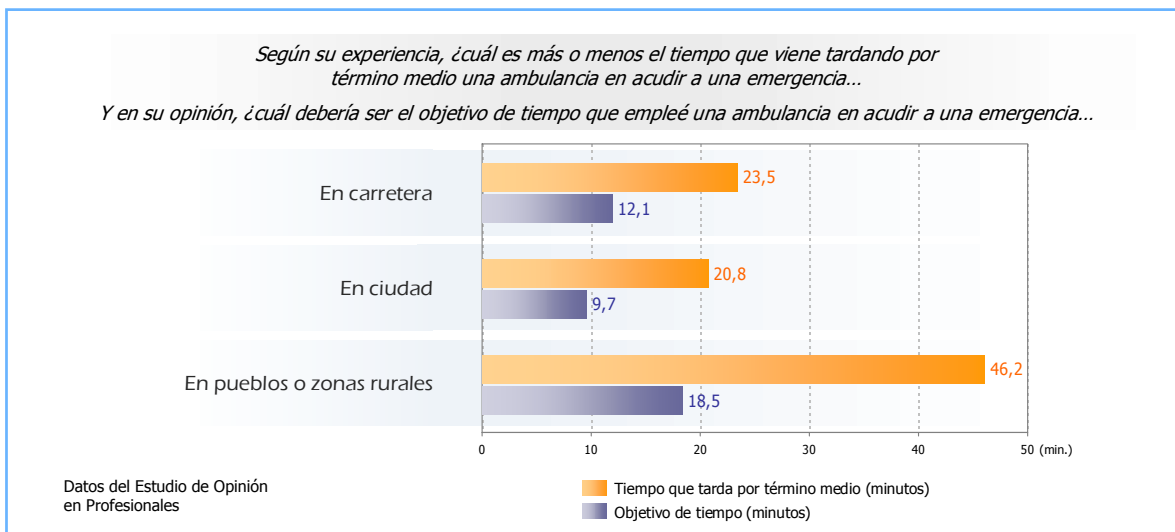


Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Estudio realizado por: Colabora:

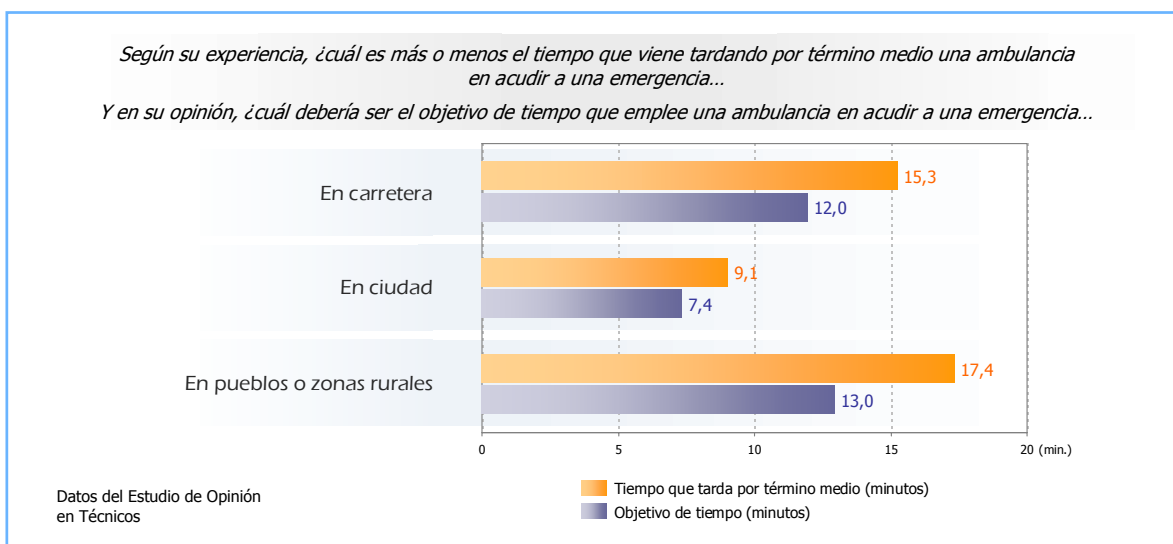
En el caso de los Profesionales de la Sanidad los objetivos de tiempo objetivo son similares a los planteados por la Administración según podemos ver en el cuadro 2.

Cuadro 2. Tiempos de espera reales y deseables para los Profesionales



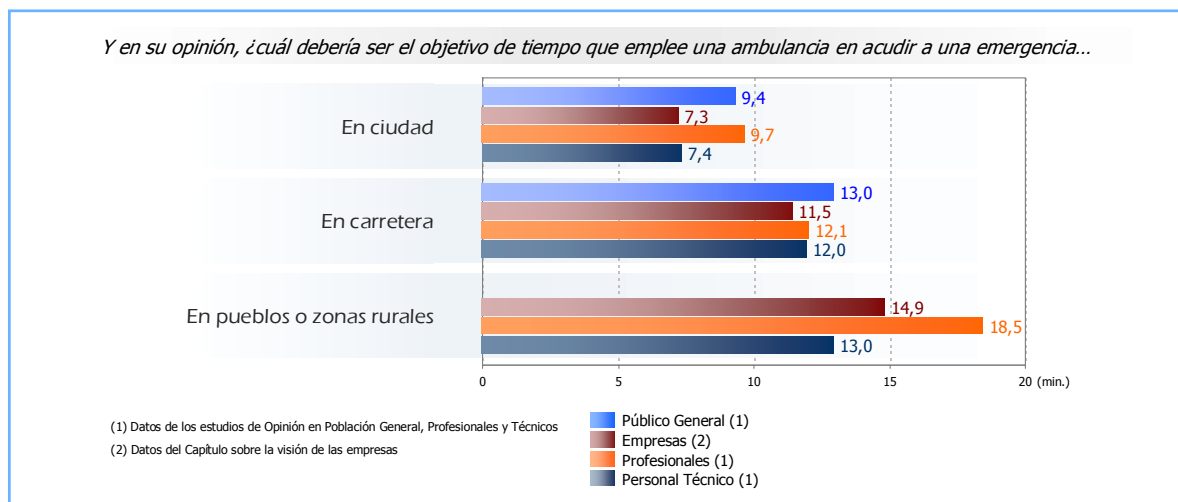
Para los Técnicos del Transporte Sanitario los tiempos son algo más ambiciosos, ya que parten de supuestos de tiempos reales más bajos que la Administración como nos muestra el cuadro 3.

Cuadro 3. Los tiempos de respuesta de las ambulancias para los técnicos



El cuadro 4 nos muestra una comparativa de los objetivos de tiempo de respuesta para las distintas figuras afectadas, que plantean objetivos muy similares a los de la Administración.

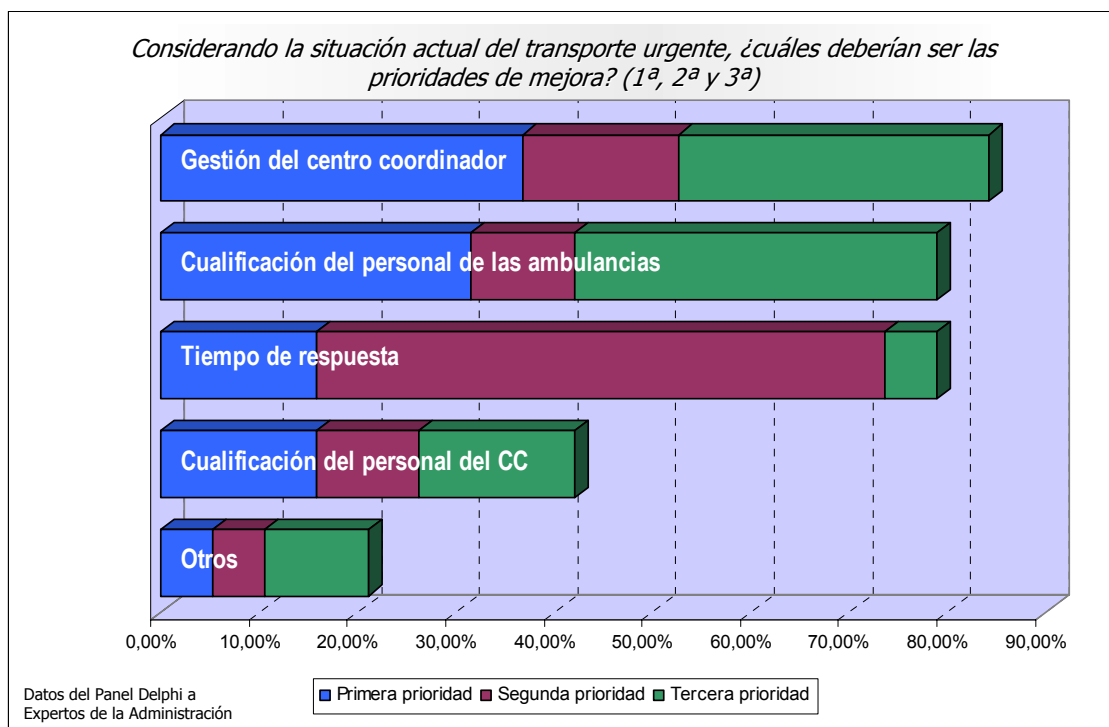
Cuadro 4. Comparativa de tiempos objetivo de respuesta



Como decíamos al principio de este apartado, la mejora de los tiempos de respuesta está en relación directa con la mayor dotación de vehículos (que hemos visto en el apartado anterior) y la mejora de la coordinación.

El cuadro 5 pone de manifiesto que en opinión de los expertos de la Administración, la mejora de la gestión de los Centros de Coordinación es la principal prioridad de mejora en el transporte sanitario urgente.

Cuadro 5. Prioridades de mejora en el transporte sanitario urgente según los expertos



Así mismo, una parte de los expertos considera necesaria la mejora de la cualificación del personal de los centros de coordinación.

La mejora de la gestión de los Centros de Coordinación, según los datos recogidos en el cuadro 6, pasa por medidas de control, protocolos de actuación e inversión en recursos técnicos y humanos.

Tabla 9. Medidas para la mejora de la gestión de los centros de coordinación según los expertos

<i>¿Y qué se requeriría para abordar las tres mejoras que Vd. Ha considerado como prioritarias?</i>	
Ordenación según número de menciones	
	Mejora
Factores más mencionados	Control de vehículos en tiempo real
	Protocolos de actuación
	Inversión en medios técnicos y humanos
	Mejorar la coordinación con otras áreas del servicio
Otros factores mencionados	Seguir trabajando
	Formación
	Incentivos
	Hacerlo responsabilidad del servicio regional de salud
	Centro único de aviso
	Evitar el derroche de medios
	Despliegue de medios
Puestas en común de implicados	

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

4. Las prescripciones técnicas de los concursos públicos han sido el motor de la evolución del Transporte Sanitario, pero la heterogeneidad actual de los pliegos puede suponer un freno para una estructuración racional del sector.

El análisis de los pliegos de los concursos pone sobre la mesa los distintos niveles de exigencia según la Comunidad Autónoma de que se trate, creando situaciones no deseables en un transporte que se mueve por unas carreteras donde no hay límites y que exige traslados fuera de la provincia y la Comunidad Autónoma. Además las empresas de transporte tienden a tener más dimensión y a prestar el servicio en más de una Comunidad.

Las diferencias no son meramente formales, sino que se refieren a la regulación de aspectos fundamentales para la prestación de servicios de transporte sanitario, por lo que pueden generar diferencias importantes en el contenido de la prestación sanitaria en las distintas Comunidades Autónomas. Algunas de estas diferencias en las prescripciones técnicas son relativas a:

- Las funciones de los centros de coordinación (Tabla 1)
- El contenido del plan de coordinación y del plan de operaciones (Tabla 2)
- La propia operativa de los servicios de transporte sanitario (Tabla 3)
- Los de número (Tabla 4) y formación (Tabla 5) para el personal de las ambulancias

Tabla 1. Exigencia y funciones del centro coordinador

COMUNIDAD	SERVICIOS REGULADOS	EXIGENCIA DE UN CENTRO COORDINADOR	FUNCIONES DEL CENTRO COORDINADOR
ANDALUCÍA	Transporte sanitario	No	Subordinación al Centro Coordinador del Servicio Andaluz de Salud
ARAGÓN	Transporte sanitario no urgente	Sí	El centro coordinador planifica y activa los medios materiales y humanos
ARAGÓN	Transporte sanitario urgente	No	Subordinación al Centro Coordinador del Servicio de Salud de Aragón
ASTURIAS	Transporte sanitario	No	El centro coordinador del SAMU coordina las urgencias
CANARIAS	Soporte vital básico	No	El 112 se encarga, delegado por el GSC
CANTABRIA	Transporte sanitario	No	Dependencia absoluta del 061
CASTILLA LA MANCHA	Transporte sanitario	Sí	Se requiere un centro coordinador de sus vehículos, subordinado al 112 en urgencias
CASTILLA LEÓN	Transporte sanitario	Sí	Se exige disponer de él, aunque no se detallan sus medios
CATALUÑA	Transporte sanitario	No	Subordinación al SEMSA en urgencias
EUSKADI	Soporte vital básico	No	Dependencia del centro coordinador de la Dirección de emergencias del Servicio vasco de salud
EXTREMADURA	Transporte sanitario	Sí	Se requiere un centro coordinador subordinado al 112 en urgencias
ISLAS BALEARES	Transporte sanitario	No	Dependencia absoluta del 061
LA RIOJA	Transporte sanitario	Sí	Supeditado al servicio de coordinación de La Rioja en emergencias
MADRID	Soporte vital básico y transporte programado	No	Totalmente subordinado a SUMMA 112 en urgencias
MURCIA	Transporte sanitario	Sí	Se exige disponer de él, aunque no se detallan sus medios. Debe atender las necesidades del 112
NAVARRA	Transporte sanitario	No	Subordinación al SNS en urgencias

Tabla 2. Plan de coordinación/comunicación y plan operativo/funcional

COMUNIDAD	SERVICIOS REGULADOS	PLAN DE COORDINACIÓN	PLAN OPERATIVO
ANDALUCÍA	Transporte sanitario	Se requiere disponer de medios de telecomunicación directa con el CC del SAS	Modo de acceso al servicio Ambulancias de reserva Instalaciones de mantenimiento y reparación de la flota
ARAGÓN	Transporte sanitario no urgente	Los servicios provinciales de salud y consumo deben tener información directa	Normas y directrices de la unidad responsable del transporte sanitario no urgente del servicio provincial de salud y consumo
ARAGÓN	Transporte sanitario urgente	Subordinación al CC de Aragón a través de GPRS	Subordinación al CC de Aragón
ASTURIAS	Transporte sanitario	No se especifica su contenido ni su necesidad	No se exige un plan. Se permite libertad supeditada a una serie de normas en transporte no urgente. Se supedita plenamente al SAMU en urgencias
CANARIAS	Soporte vital básico	Subordinación al CC del GSC	Subordinación al CC del GSC
CANTABRIA	Transporte sanitario	Medios de comunicación a disposición del SCS	Detalle plenamente indicado en el pliego y subordinado al 061
CASTILLA LA MANCHA	Transporte sanitario	Locales, instalaciones, equipos y SW Organización y RRHH de esta función Programación logística de rutas y gestión Monitorización de tiempos de respuesta	Parques de estacionamiento Otros vehículos y medidas de apoyo Locales de at. al público Despliegue de medios Planes de enlace y refuerzo con público y privados Personal adscrito a la prestación del servicio Otros datos útiles
CASTILLA LEÓN	Transporte sanitario	No se especifica su contenido	No se especifica su contenido
CATALUÑA	Transporte sanitario	Medios de comunicaciones subordinados al SEMSA	No se detalla
EUSKADI	Soporte vital básico	No se especifica su contenido	No se especifica su contenido
EXTREMADURA	Transporte sanitario	Locales, instalaciones, equipos y SW Organización y RRHH de esta función Sistemas de comunicación Otros Preparado para 3000 servicios diarios	Parques de estacionamiento Otros vehículos y medidas de apoyo Locales de at. al público Despliegue de medios Planes de enlace y refuerzo con medios públicos y privados
ISLAS BALEARES	Transporte sanitario	Detalle plenamente indicado en el pliego y subordinado al 061	Detalle plenamente indicado en el pliego y subordinado al 061
LA RIOJA	Transporte sanitario	Locales, instalaciones, equipos y SW Organización y RRHH de esta función Sistemas de comunicación Otros Al menos un centro coordinador en la comunidad de La Rioja	Parques de estacionamiento Otros vehículos y medidas de apoyo Locales de at. al público Despliegue de medios Planes de enlace y refuerzo con medios públicos y privados Otros datos útiles

Estudio realizado por: Colabora:

Tabla 2. Plan de coordinación/comunicación y plan operativo/funcional

COMUNIDAD	SERVICIOS REGULADOS	PLAN DE COORDINACIÓN	PLAN OPERATIVO
MADRID	Soporte vital básico y transporte programado	Plenamente supeditado al 112, sólo hay que disponer de medios que faciliten la comunicación	Localización de las bases Distribución de los vehículos en las bases Sistema y medios de coordinación de vehículos
MURCIA	Transporte sanitario	Locales, instalaciones, equipos y SW Organización y RRHH de esta función Sistemas de comunicación Otros Al menos uno por área sanitaria, ubicado en la cabecera de zona	Parques de estacionamiento Otros vehículos y medidas de apoyo Locales de at. al público Despliegue de medios Planes de enlace y refuerzo con medios públicos y privados Otros datos útiles Existen restricciones mínimas planteadas en el pliego
NAVARRA	Transporte sanitario	No aparece claramente especificado	Se exige un plan de ordenación del servicio, que incluye los medios materiales, los sistemas de comunicación, el emplazamiento de las bases de permanencia y otros

Existen dos niveles de participación de las empresas en el diseño de la prestación:

- Amplia responsabilidad, incluyendo aspectos como la coordinación del servicio de transporte programado, el diseño del despliegue de medios o la medición del servicio. Requiere una importante capacidad de gestión.
- Escasa responsabilidad en la gestión, recayendo la mayor parte de ésta en los centros coordinadores y medios designados por el servicio de salud de la comunidad autónoma. Este modelo limita la capacidad de las empresas para añadir valor al servicio de transporte sanitario.

Tabla 3. Algunos detalles operativos de los servicios

COMUNIDAD	PRESCRIPCIÓN	TIEMPO MÁXIMO INICIO	SANCIONES
ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> - Médico de cuidados críticos y urgencias - Médicos responsables de coordinar la red de T.S. urgente 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe proponerse en el plan funcional 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican
ARAGÓN (URGENTE)	<ul style="list-style-type: none"> - Dirección de los centros sanitarios del SAS - Dependencia del CC de urgencias de Aragón 	<ul style="list-style-type: none"> - Especificados en documento técnico 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican
ARAGÓN (NO URGENTE)	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios de admisión y atención al paciente de la CA de Aragón - Unidad responsable del transporte sanitario de los servicios de salud y consumo de las provincias - Otras determinadas reglamentariamente 	<ul style="list-style-type: none"> - Espera máxima de 1 hora por norma general, salvo para altas desde planta - Antelación no mayor a los 45 minutos en programados 	<ul style="list-style-type: none"> - 1500€ Leve - 4000€ Grave - 8000€ Muy grave
ASTURIAS	<ul style="list-style-type: none"> - Formuladas por los servicios sanitarios públicos 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 minutos de activación en urgencias - No hay norma en programado 	<ul style="list-style-type: none"> - 1440€ Leve - 3600€ Grave - 7200€ Muy grave
CANARIAS	<ul style="list-style-type: none"> - Bajo demanda del 112 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifica 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican
CANTABRIA	<ul style="list-style-type: none"> - Médico de atención primaria - Servicios de Inspección de la Consejería de Sanidad - Médico especialista - Centro coordinador 061 - Órganos centrales SCS 	<ul style="list-style-type: none"> - No se prevén demoras en urgencias y emergencias - 1 hora de antelación (ida) o 2 horas de demora (vuelta) máxima en programado, 30 minutos en diálisis 	<ul style="list-style-type: none"> - 0,2% del pago mensual hasta 1,5% en función de los tiempos en urgencias - 1% del pago del mes hasta un 1,5% en transporte no asistencial
CASTILLA LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> - Médico de atención primaria - Servicios de Inspección del SESCAM - Servicios de admisión de los hospitales del SESCAM - Centro coordinador urgencia y emergencia 112 - Oficina de prestaciones - Dirección de los centros propios 	<ul style="list-style-type: none"> - Urgencias: 30 minutos en medio rural y 15 minutos en medio urbano - 5 minutos máximos de activación en urgencias - 1 hora de antelación (ida) o 2 horas de demora (vuelta) máxima en programado, 1 hora en diálisis 	<ul style="list-style-type: none"> - 1200€ Leve - 3000€ Grave - 6000€ Muy grave
CASTILLA LEÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Médico de atención primaria - Servicios de admisión de los hospitales Insalud - Servicios de Inspección del Insalud - Subdirección provincial de asistencia sanitaria 	<ul style="list-style-type: none"> - Demora de urgencias máxima de 30 minutos - 2 horas de antelación (ida) o demora (vuelta) máxima en programado, 1 hora en diálisis 	<ul style="list-style-type: none"> - 1200€ Leve - 3000€ Grave - 6000€ Muy grave
CATALUÑA	<ul style="list-style-type: none"> - Bajo demanda del SCS 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican
EUSKADI	<ul style="list-style-type: none"> - Centro coordinador de la Dirección de emergencias del Servicio vasco de salud 	<ul style="list-style-type: none"> - No se especifican 	<ul style="list-style-type: none"> - 600€ si no afecta a la salud - 6000€ si afecta a la salud

Tabla 3. Algunos detalles operativos de los servicios

COMUNIDAD	PRESCRIPCIÓN	TIEMPO MÁXIMO INICIO	SANCIONES
EXTREMADURA	No asistencial - Facultativo del SES, generalmente previa al traslado, aunque se admite posterior Urgencias - 112, centros asistenciales (secundario) o centro coordinador	- 5 minutos entre solicitud y salida en urgencias - Traslados a citas médicas: antelación máxima de 30 minutos de llegada - Vuelta al domicilio: 30 minutos de espera máxima	No hay un régimen de sanciones explícito
ISLAS BALEARES	- Urgencias y programado: 061	- Activación inmediata en SVA y SVB - 30 minutos de antelación (ida) o de demora (vuelta) máxima en programado	- No se especifica
LA RIOJA	- Médico de atención primaria - Servicios de Inspección de la Consejería de Sanidad - Médico especialista - Centro coordinador urgencia y emergencia - Órganos centrales SRS	- Emergencias: respuesta inmediata - Urgencias: 30 minutos - 2 horas de antelación (ida) o demora (vuelta) máxima en programado, 1 hora en diálisis	- 1502,53€ Leve - 4507,59€ Grave - 12020€ Muy grave
MADRID	- Unidad responsable del SMS (Urg) - Servicio 112 (Urg)	- 30 minutos desde la solicitud	- 100€ por traslado con demora
MURCIA	- Médico de atención primaria - Servicios de Inspección de la Consejería de Sanidad - Médico especialista - Centro coordinador 061 - Órganos centrales SMS	- Demora de urgencias máxima de 30 minutos - Demora de urgencias máxima de 30 minutos - 2 horas de antelación (ida) o demora (vuelta) máxima en programado, 1 hora en diálisis - Traslados psiquiátricos: 1 hora	- 1502,53€ Leve - 4507,59€ Grave - 12020€ Muy grave
NAVARRA	- Urgencias: S.O.S. Navarra - Programado: quien determine el Servicio Navarro de salud	- No se especifican	- 10% de la facturación mensual por incumplimiento

Tabla 4. Dotación de personal en función de los vehículos

COMUNIDAD	VEHÍCULOS ASISTENCIALES	VEHÍCULOS NO ASISTENCIALES
ANDALUCÍA	Médico o ATS/DUE del SAS Conductor Personal auxiliar si es necesario	Conductor Personal auxiliar si es necesario
ARAGÓN	Detallado en el pliego técnico	Conductor Camillero
ASTURIAS	Personal facultativo del SESPA Conductor Camillero	Conductor Camillero cuando el SESPA lo requiera en individual (no en colectivo)
CANARIAS	No se especifica el personal facultativo Conductor Camillero	Conductor Personal auxiliar si es necesario
CANTABRIA	Aportado por el SCS a través del 061 Conductor Técnico de Transporte Sanitario	Conductor Técnico de Transporte Sanitario si está afecta a urgencias
CASTILLA LA MANCHA	Personal facultativo del SESCOAM Conductor Camillero	Conductor Camillero si lo exigen las circunstancias del paciente y sólo en individuales
CASTILLA LEÓN	Personal facultativo por cuenta de la empresa Conductor Camillero	Conductor Camillero si lo exigen las circunstancias del paciente y sólo en individuales
CATALUÑA	Personal facultativo del SCS, salvo en una ambulancia de Soporte vital avanzado, en que lo aporta la empresa Conductor Técnico de Transporte Sanitario	Conductor Técnico de Transporte Sanitario
EUSKADI	No se especifica el personal facultativo Conductor Auxiliar	No es objeto del pliego
EXTREMADURA	Personal facultativo del SES 2 conductores/técnicos de transporte sanitario	Conductor
ISLAS BALEARES	Personal facultativo del SBS Conductor Camillero	Conductor Camillero si lo exigen las circunstancias del paciente y sólo en individuales
LA RIOJA	Personal facultativo del SRS, salvo en una ambulancia de Soporte vital avanzado, en que lo aporta la empresa Conductor Camillero	Conductor Camillero si lo exigen las circunstancias del paciente y sólo en individuales
MADRID	No se especifica el personal facultativo Conductor Ayudante	Conductor Ayudante
MURCIA	Personal facultativo del SMS Conductor Camillero	Conductor Camillero si lo exigen las circunstancias del paciente y sólo en individuales
NAVARRA	No se especifica el personal facultativo Conductor Auxiliar	Conductor Auxiliar

Tabla 5. Formación de los trabajadores de la empresa adjudicataria

COMUNIDAD	FORMACIÓN PREVIA	FORMACIÓN CONTINUA
ANDALUCÍA	Conductor con permiso de conducción de ambulancias	Se valoran las ofertas con planes de formación permanente
ARAGÓN	Al menos el 25% del personal debe tener formación en urgencias y emergencias, medicina de catástrofes y accidentes de tráfico Se remite a la legislación en transporte no urgente	Plan anual de formación de al menos 20 horas (transporte no urgente)
ASTURIAS	No se especifica	No se especifica
CANARIAS	Conductor y camillero formados en primeros auxilios, RCP, desfibrilación y atención inicial	No se especifica
CANTABRIA	Se exige un nivel de formación inicial suficiente	Gran detalle en número de horas exigidas del plan de formación de conductores y TTS Se exigen formaciones específicas en catástrofes, desfibrilación, etc....
CASTILLA LA MANCHA	Ambos: carnet de conducir ambulancias y acreditación fijada por el SESCAM	Se exige un plan de formación continua del personal
CASTILLA LEÓN	Conductor y camillero, técnicas básicas de primeros auxilios Personal facultativo, entrenados en urgencia y/o cuidados intensivos	No se especifica
CATALUÑA	Ambos deben tener permiso de conducción específico y estar acreditados como TTS	Se exige un plan de formación continua del personal
EUSKADI	Se exige formación de primeros auxilios a ambos	Se exigen 20 horas de formación en los primeros 6 meses y 4 horas anuales de reciclaje
EXTREMADURA	TTS con título de socorrista, conductor preferiblemente también	No se especifica
ISLAS BALEARES	Conocimientos técnicos básicos en primeros auxilios	Se exige un plan de formación continua del personal
LA RIOJA	Se remite a normativa general	Se exige un plan de formación del personal
MADRID	Se remite a una normativa que desarrolla la formación homologada necesaria	Se requieren actualizaciones periódicas de la formación
MURCIA	Conductor y camillero, técnicas básicas de primeros auxilios	Se exige un plan de formación del personal
NAVARRA	Personal auxiliar debe ser Auxiliar de transporte en ambulancia	Se exige un plan de formación del personal

Las diferencias en los requisitos de formación entre las Comunidades Autónomas suponen que personas autorizadas en una Comunidad Autónoma a desempeñar la función de auxiliar (e incluso de conductor) requerirían un importante reciclaje para poder llevar a cabo esta función en otra.

5. El precio de salida que marcan los concursos públicos está por debajo de las estimaciones del coste del servicio, estableciéndose muchas diferencias entre las Comunidades Autónomas.

Del análisis de costes realizado y su comparación con el precio de los diferentes concursos se puede señalar que éstos están entre un 5,28 y un 64,30 por ciento por debajo del coste estimado (incluye un 5% de beneficio industrial), situación que obliga a una reflexión en profundidad a todas las partes implicadas.

Y seguramente en los desajustes de precio pueden estar las insatisfacciones operativas de unos y los problemas de rentabilidad cada vez más evidentes de otros (Tabla 1).

Una forma de paliar esta diferencia negativa sería intentar reajustar los costes por parte de las empresas. Sin embargo, el análisis de la estructura de costes reflejada en las cuantías de resultados de las empresas de transporte sanitario (Cuadro 1) o la estimación de dicha estructura de costes (Tabla 2) ponen de manifiesto cómo casi el 90% de los gastos escapan al control de las empresas

Las principales partidas de costes corresponden a salarios (dependientes de la firma de los convenios nacional o autonómico) y consumos (muy especialmente el combustible, cuyo precio se ha elevado sensiblemente en los últimos años). Esto limita el margen de actuación de las empresas, que dependen en este sentido mayoritariamente de factores del entorno y no de su propia capacidad de gestión.

Tabla 1. Pagos máximos frente a costes teóricos en los pliegos de transporte sanitario

Comunidad	Mensualidad (act. 2004)*	No asist. individual			No asist. colectiva			SVB	SVA	Coste estimado	Mensualidad (act. 2004)*	Diferencia pago-coste estimado	Desv. sobre el pago (%) ¹
		8 h	12 h	24 h	8 h	12 h	24 h						
La Rioja	419.239 €	3	10	10	4	8	6	5	441.381 €	419.239 €	-22.142 €	-5,28%	
País Vasco	157.796 €						10		175.300 €	157.796 €	-17.504 €	-9,67%	
Madrid	541.667 €		19	16			4		596.155 €	541.667 €	-54.488 €	-10,06%	
Castilla-León	264.938 €	8	6	12	4	8	1	1	295.900 €	264.938 €	-30.962 €	-11,69%	
Cantabria	497.677 €	27	15	6	13	7	5	6	557.597 €	497.677 €	-59.920 €	-12,04%	
Murcia	1.005.505 €	42	22	42	77			9	1.159.961 €	1.005.505 €	-154.457 €	-15,36%	
Asturias	951.560 €	6	32	20	16	32	20	8	1.185.560 €	951.560 €	.234.000 €	-	
Navarra	54.345 €						2	1	68.058 €	54.345 €	-13.713 €	-25,23%	
Castilla la Mancha	557.432 €	22		22	60		2	6	752.754 €	557.432 €	-195.322 €	-35,04%	
Andalucía	117.516 €	3			15		9		175.782 €	117.516 €	-58.266 €	-49,58%	
Andalucía ²	292.156 €	3			39		28		480.017 €	292.156 €	-187.861 €	-64,30%	

* Las mensualidades se han actualizado a 2004 utilizando una tasa del 2,5% en los casos en que el contrato se inicie antes de dicho año.

COSTES MENSUALES ESTIMADOS (CONVENIO NACIONAL):

Vehículo de SVA 24 horas: 17.664 €

Vehículo de SVB 24 horas: 17.530 €

Ambulancia no asistencial individual 8 horas: 4.658 €

Ambulancia no asistencial individual 12 horas: 5.991 €

Ambulancia no asistencial individual 24 horas: 9.857 €

Ambulancia no asistencial colectiva 8 horas: 4.873 €

Ambulancia no asistencial colectiva 12 horas: 6.215 €

(Los costes estimados incluyen un 5% de beneficio industrial)

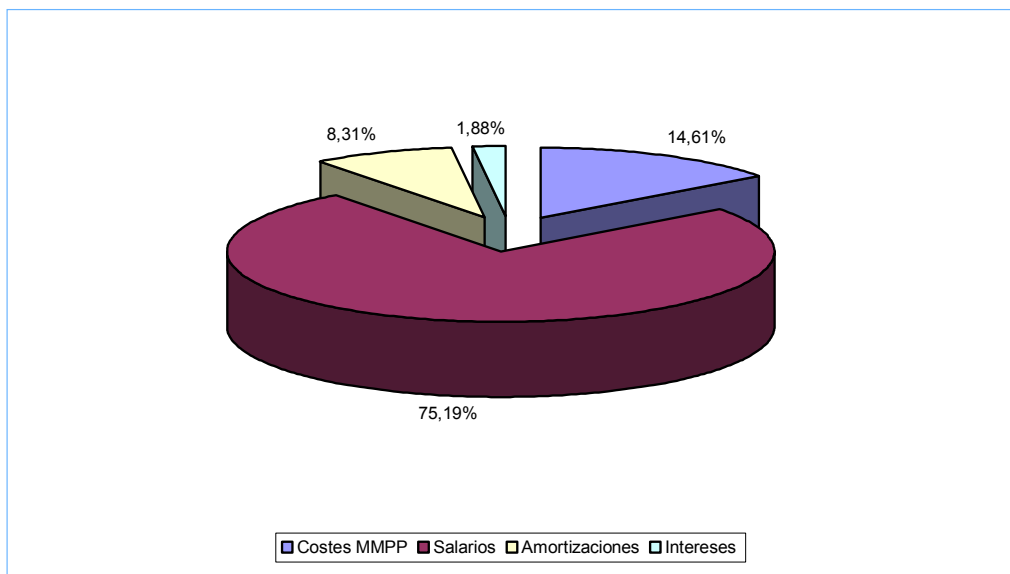
Tabla 2. Estructuras de costes estimada y promedio

	Estructura media	Estructura estimada
Costes de personal	75,19%	75,82%
Amortizaciones	8,31%	5,41%
Consumos	14,61%	10%
Otros	1,88%	8,77%

¹ Una cifra negativa supone que los costes estimados superan a los pagos máximos

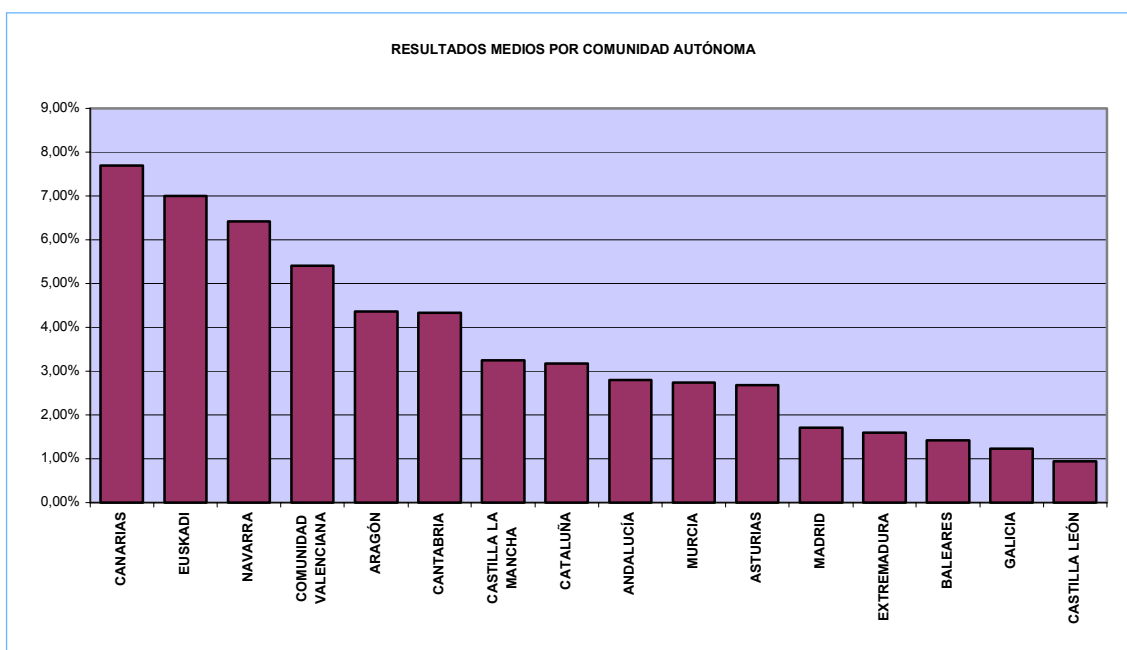
² En los pliegos de Andalucía se ha considerado que las ambulancias de soporte vital básico no exigen técnico de transporte sanitario ni ayudante. De igual modo, en los pliegos de Andalucía se indica que los vehículos deben estar disponibles para su utilización, aunque se permite su uso para otras tareas

Cuadro 1. Peso de las partidas de costes en las SA y SL



Esta situación conduce a un beneficio sobre ventas del 2,8% para la media del sector, lo que pone a las empresas en una situación complicada, en la que cualquier gasto inesperado podría suponer el cierre. En algunas Comunidades Autónomas, la rentabilidad media de las empresas es inferior al 2% (Cuadro 2).

Cuadro 2. Rentabilidad media en diferentes comunidades autónomas



Estudio realizado por: Colabora:

Desde el punto de vista de las empresas, para obtener un BAT del 5% los precios de los concursos deberían ser sensiblemente superiores a los actuales (Tabla 3)

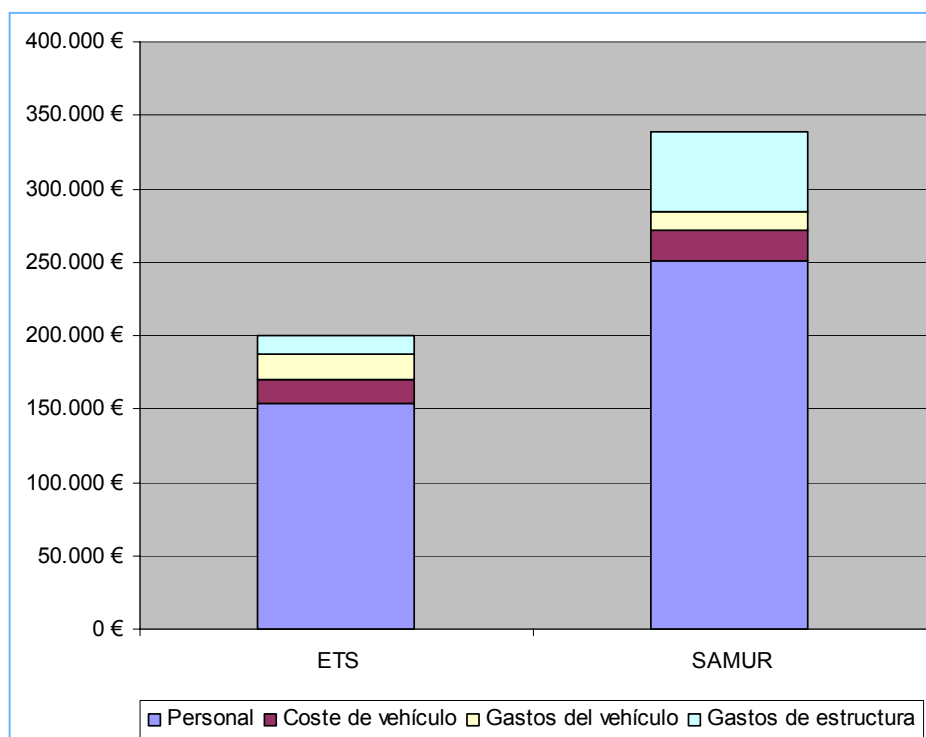
Tabla 3. Precios actuales medios y precios objetivo para un BAT del 5% según las empresas de transporte sanitario

TIPO DE VEHICULO	PRECIO MEDIO PAGADO POR LA ADMINISTRACION	PRECIO MEDIO NECESARIO PARA UN BAT DEL 5%
SVA	172.360 €	220.265 €
SVB	137.022 €	191.170 €
Colectivo	58.863 €	64.751 €
Individual	45.274 €	55.448 €

Datos del Estudio de Opinión en las Empresas

Podemos considerar que esta estimación es incluso conservadora si comparamos el precio medio calculado para una ambulancia de Soporte Vital Básico con la estimación de costes que este mismo tipo de vehículo tiene para un servicio de asistencia de reconocido prestigio y eficacia como es el SAMUR (cuadro 3).

Cuadro 3. Costes de un vehículo SVB en una ETS y el SAMUR



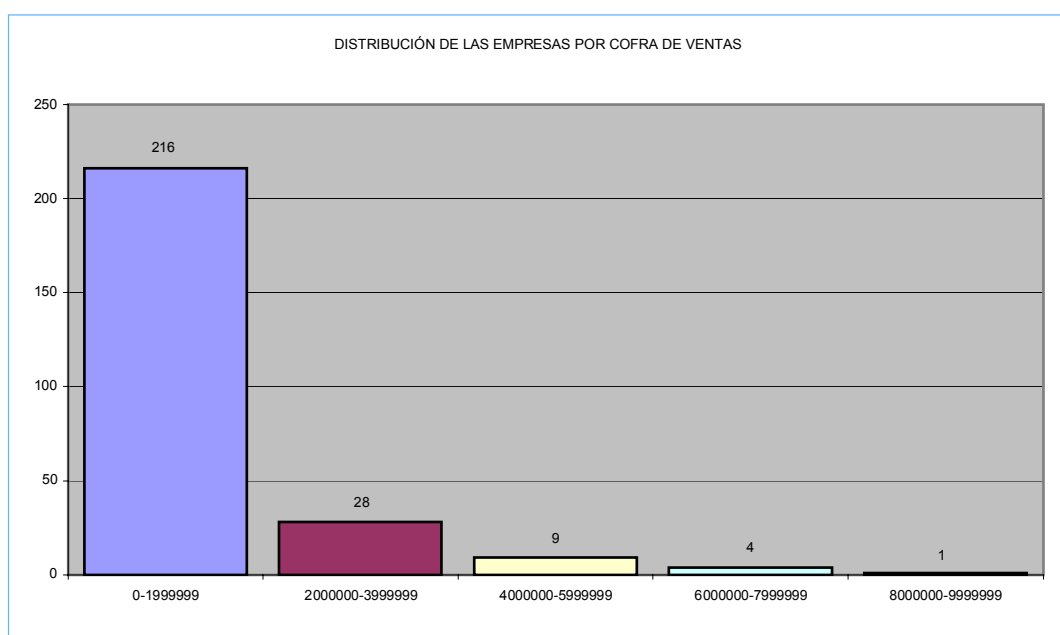
Estudio realizado por: Colabora:

6. A nivel empresarial el sector está poco concentrado con muchas empresas de pequeño tamaño.

Aunque los pliegos de los concursos han promovido la concentración de empresas, sólo 5 superaron en el 2003 los cinco millones de euros de facturación y muchas son de carácter familiar.

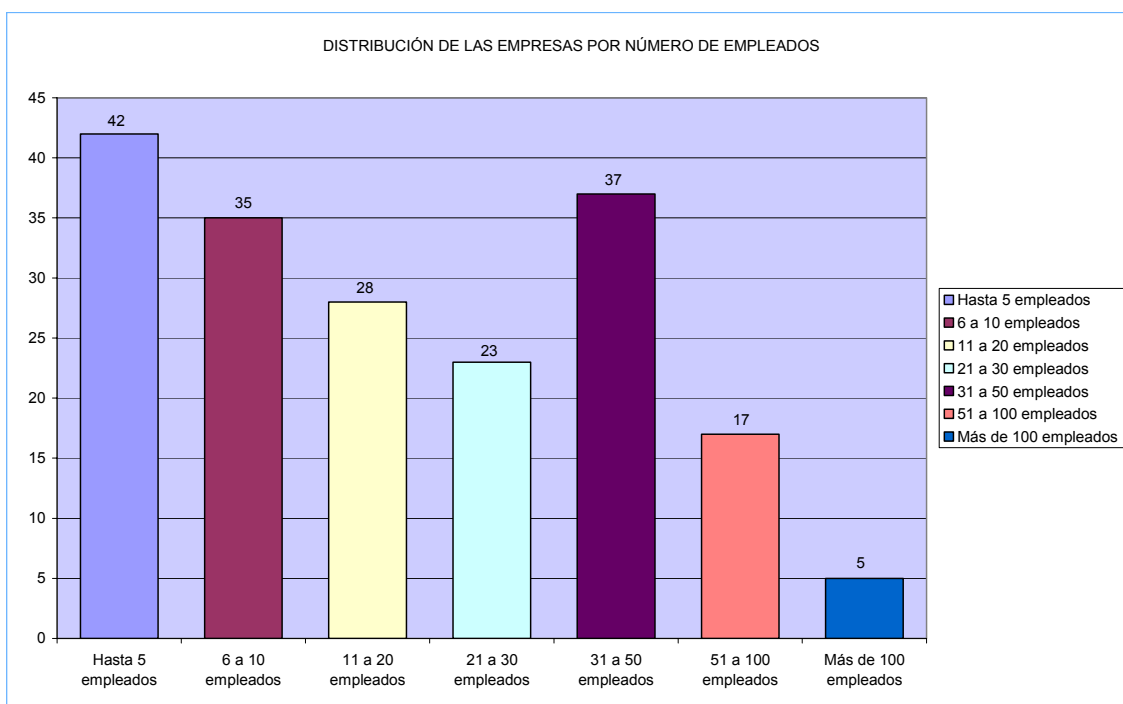
El sector del transporte sanitario está altamente fragmentado, integrado por un gran número de pequeñas empresas. Una amplia mayoría de las empresas no alcanzaron los 2 millones de euros de cifra de negocios en 2003 (Cuadro 1). Sólo 5 empresas tenían más de 100 empleados en su plantilla en ese mismo, estando el grupo más numeroso por debajo de los 5 trabajadores (Cuadro 2). Este hecho revela la presencia de muchas organizaciones de carácter familiar.

Cuadro 1. Cifra de ventas de las empresas de transporte sanitario



Estudio realizado por: Colabora:

Cuadro 2. Número de empleados de las empresas de transporte sanitario



No obstante, podemos observar diferencias significativas si comparamos la cifra de ventas de las empresas (Cuadro 3) o el número de vehículos por empresa (Tabla 1) en las distintas comunidades autónomas. Salvando el caso excepcional de Baleares, las diferencias de tamaño llegan a ser de 3 a 1 en la cifra de negocios o de 6 a 1 en el número de vehículos por empresa.

Estas diferencias surgen de la interacción de un conjunto de factores:

- Distintos modelos de prestación sanitaria, apoyados en regulaciones que han conducido a mayores o menores niveles de concentración empresarial.
- Características orográficas y/o demográficas de cada territorio.
- Existencia de diferentes culturas empresariales en cada región
- Relación y vinculación entre los empresarios de cada zona

Cuadro 3. Cifra media de ventas de las empresas por comunidades autónomas

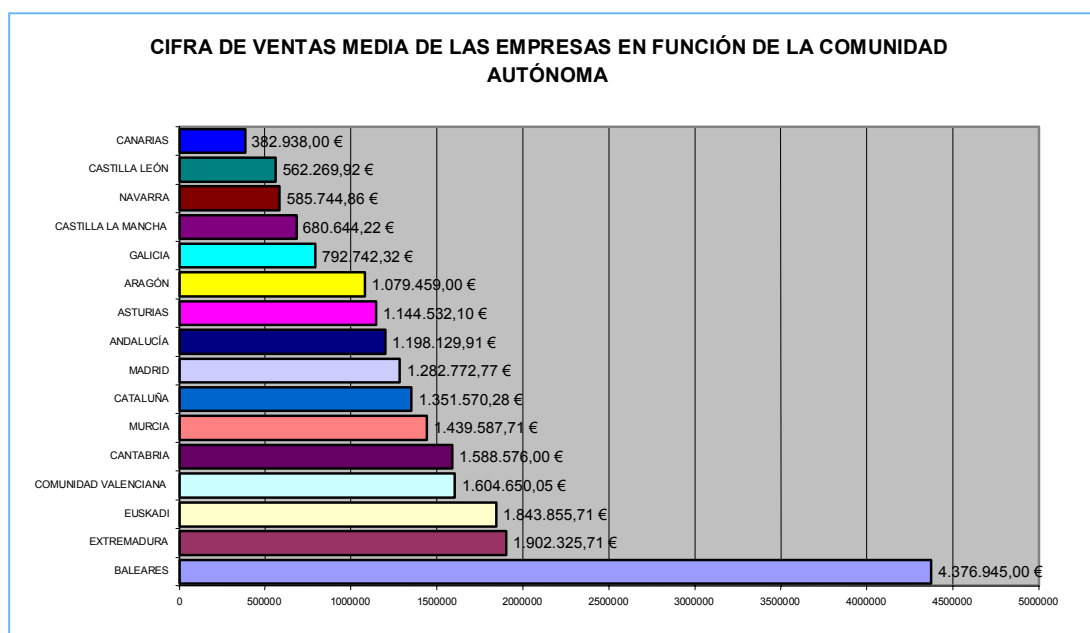


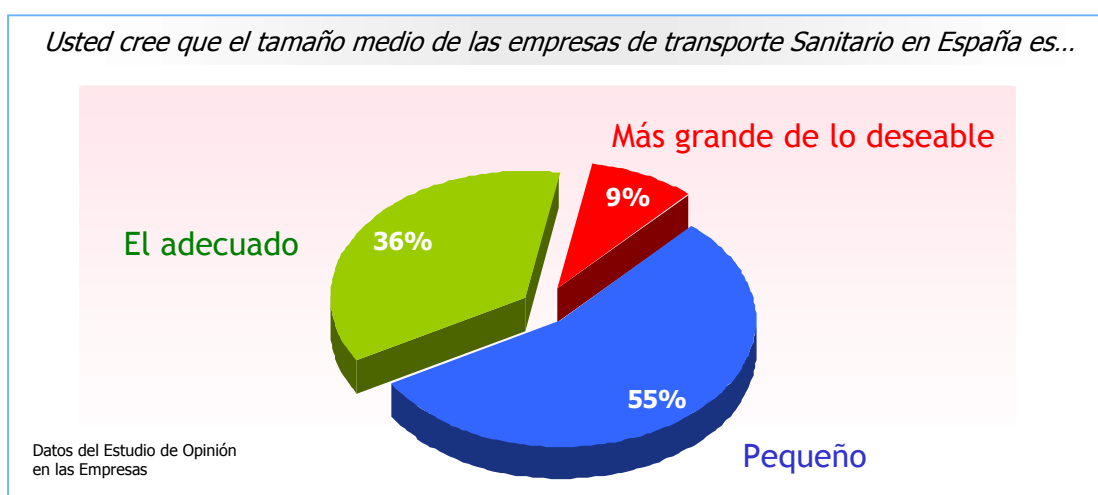
Tabla 1. Tamaño medio de las empresas según número de vehículos

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Nº DE VEHÍCULOS	Nº DE EMPRESAS	VEHÍCULOS/EMPRESA
BALEARES	209	4	52,3
PAÍS VASCO	403	10	40,3
EXTREMADURA	456	12	38,0
MURCIA	272	8	34,0
LA RIOJA	65	2	32,5
COMUNIDAD VALENCIANA	547	20	27,4
CANARIAS	364	16	22,8
ANDALUCÍA	1.429	65	22,0
CANTABRIA	109	5	21,8
ASTURIAS	190	9	21,1
CASTILLA-LA MANCHA	632	32	19,8
ARAGÓN	214	11	19,5
CASTILLA Y LEÓN	759	41	18,5
NAVARRA	131	8	16,4
CATALUÑA	962	62	15,5
MADRID	516	34	15,2
GALICIA	533	61	8,7
TOTAL	7.791	400	19,5

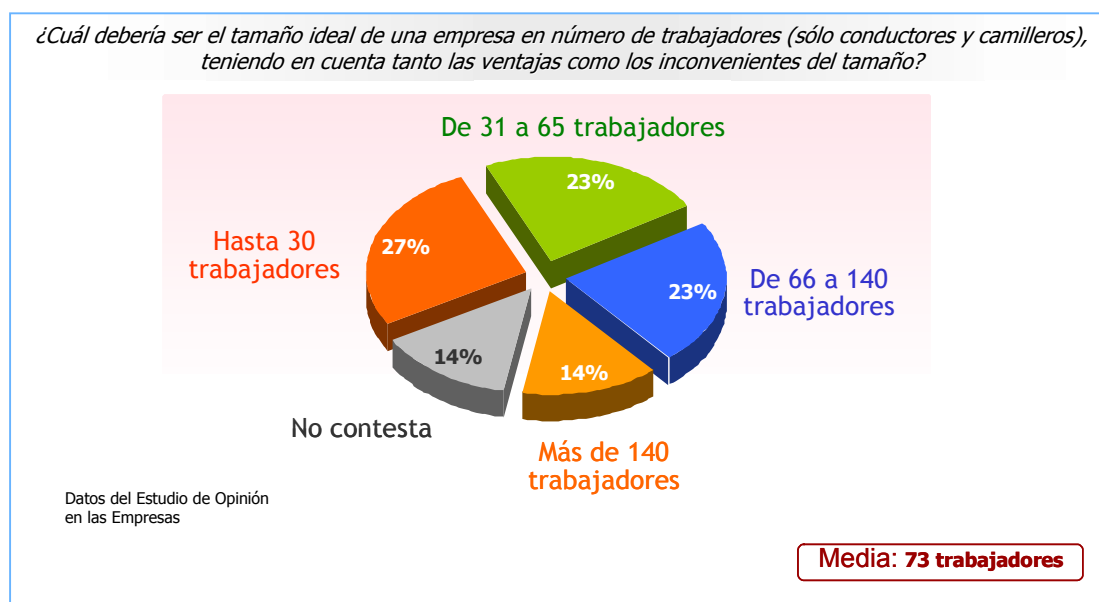
Estudio realizado por: Colabora:

Las empresas de transporte sanitario consideran en su mayoría que el tamaño medio de las empresas en nuestro país es pequeño, lo que implica la necesidad de agrupar la oferta (Cuadro 4). No existe, sin embargo, un consenso generalizado en relación al tamaño óptimo (Cuadro 5).

Cuadro 4. Tamaño medio de las empresas de transporte sanitario según las empresas

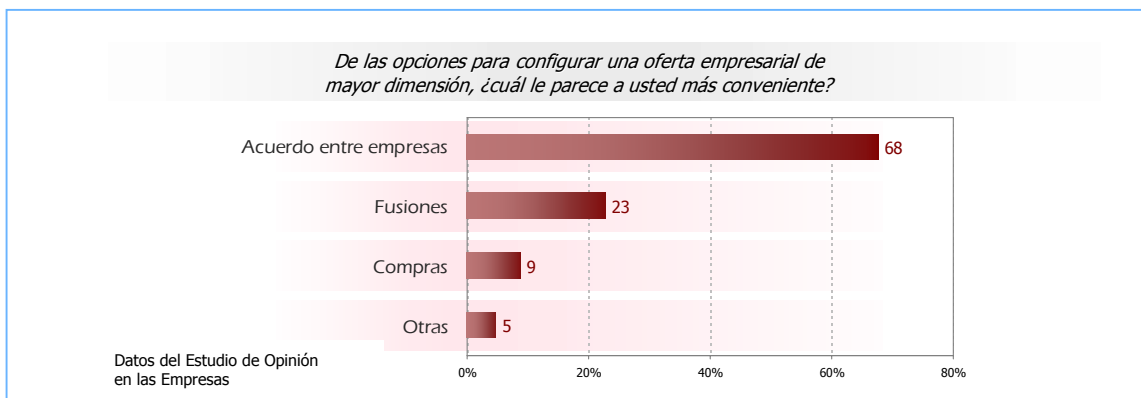


Cuadro 5. Tamaño ideal de las empresas en número de trabajadores según las empresas



Respecto a las opciones existentes para concentrar la oferta, casi el 70% de las empresas considera que la mejor opción es alcanzar acuerdos entre empresas, frente a la posibilidad de fusiones o adquisiciones de empresas (Cuadro 6).

Cuadro 6. Opciones para agrupar la oferta según las empresas

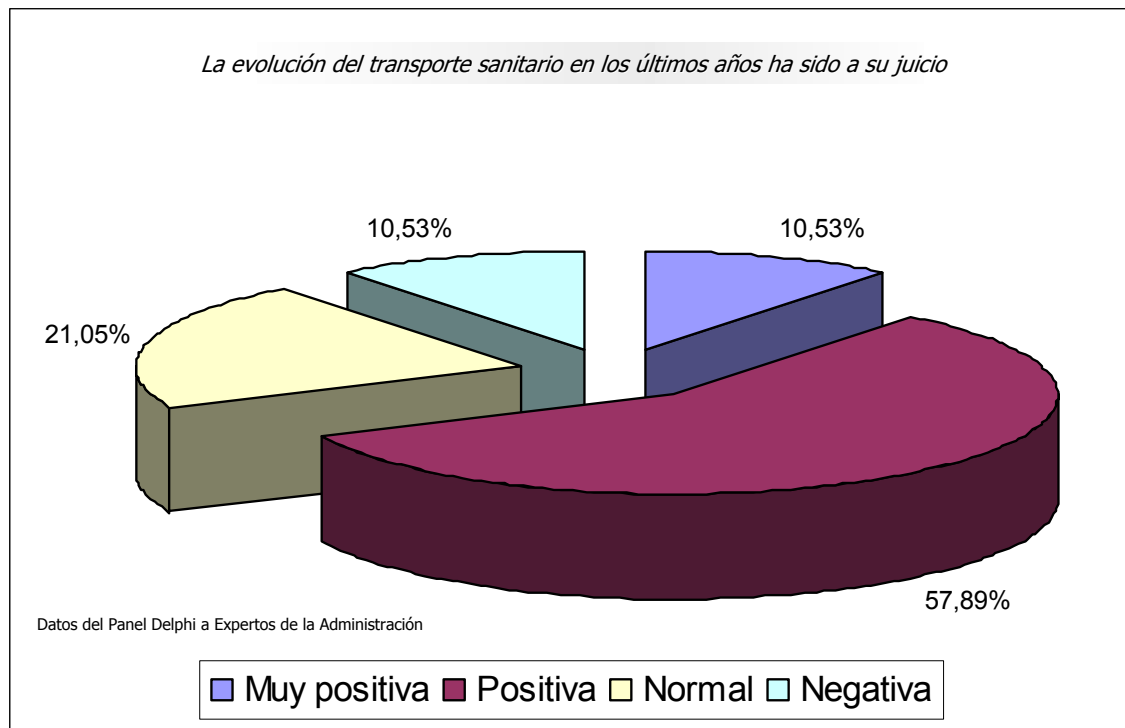


7. Los gestores de la Administración aprueban a las empresas pero entienden que es necesario avanzar en la mejora de la interlocución, la profesionalización y el servicio.

Los expertos consideran que el transporte sanitario ha mejorado notablemente en los últimos años, aunque existen retos importantes tanto para las empresas como para el resto de figuras que intervienen en la operativa del servicio.

Casi el 70% de los expertos de la Administración Pública sanitaria consideran que la evolución del sector del transporte en los últimos años ha sido positiva o muy positiva (Cuadro 1), lo que supone un grado alto de satisfacción por parte de los gestores.

Cuadro 1. Evolución reciente del transporte sanitario para la Administración



Esta valoración positiva de la evolución se apoya en la percepción de mejoras sensibles en diferentes aspectos relativos al transporte en los últimos años. Ninguna de las mejoras es, sin embargo, apreciada por más de la mitad de los expertos, aunque sí podemos considerar que existen ciertos consensos más o menos extendidos en torno a aspectos como el equipamiento, la mejora en los medios técnicos o en el parque de vehículos (Tabla 1)

Tabla 1. Aspectos en los que se percibe una mayor mejora según la Administración

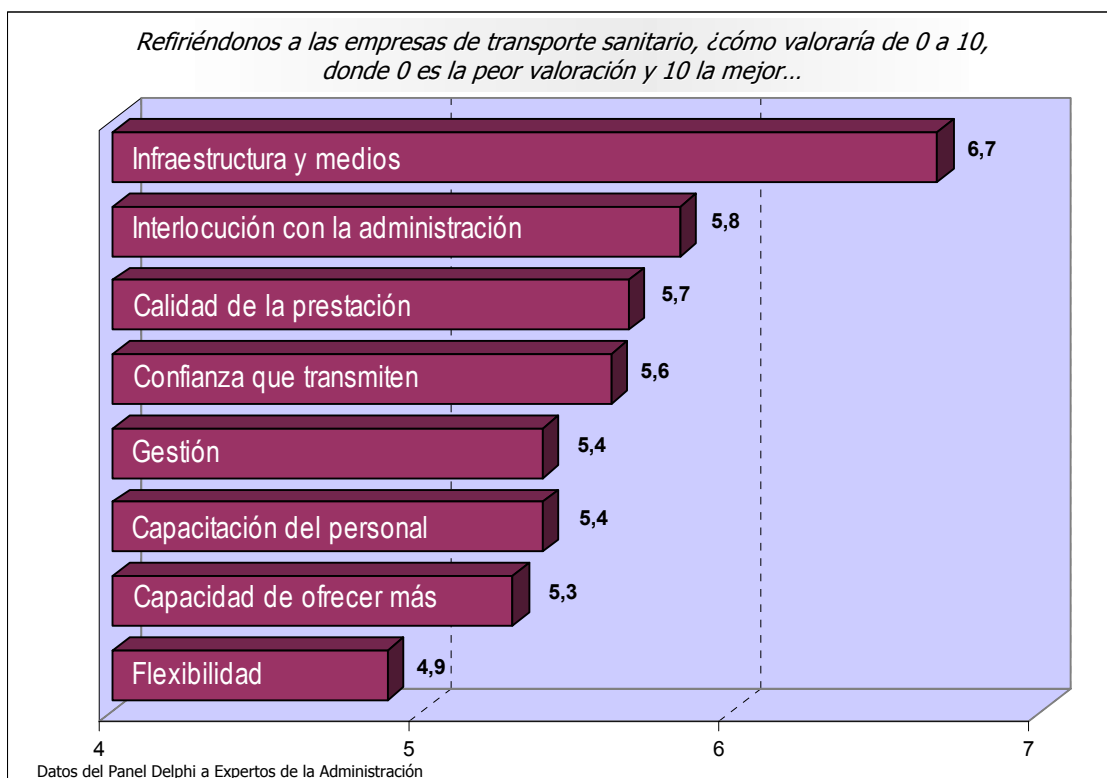
<i>¿En qué aspectos se ha mejorado más?</i>	
Ordenación según número de menciones	
	Aspecto
Aspectos más mencionados	Equipamiento
	Medios técnicos
	Parque de vehículos
Otros aspectos mencionados	Coordinación
	Formación del personal
	Tiempo de respuesta
	Aumento de recursos contratados
	Despliegue de flotas

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

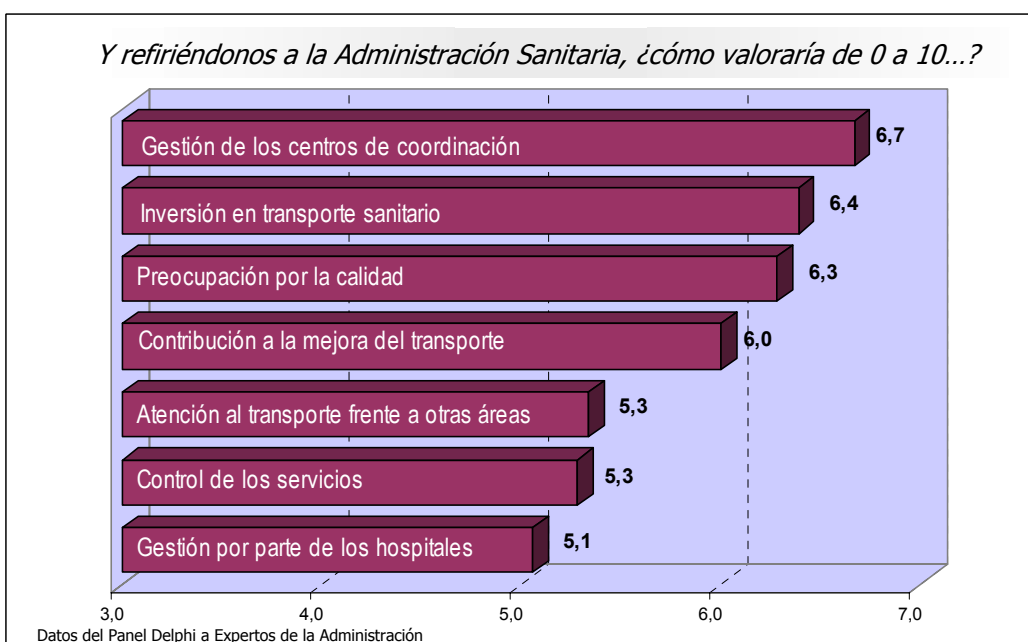
Uno de los agentes fundamentales para esta evolución reciente positiva son las empresas de transporte sanitario. Los expertos de las administraciones públicas valoran cerca del notable la infraestructura y medios utilizados por las empresas. Pero se sitúan por debajo del 6 en la mayoría de los atributos, puntuaciones que evidencian un cierto nivel de insatisfacción. En el caso de la flexibilidad la puntuación baja ya del 5, pudiéndose considerar como un déficit claro (Cuadro 2).

Sin embargo, estas valoraciones hay que contextualizarlas o compararlas con las que los mismos expertos entrevistados hacen de la Administración sanitaria en la que se puede ver un cierto nivel de autocrítica (Cuadro 3).

Cuadro 2. Valoración de las empresas de transporte sanitario para los expertos de la Administración



Cuadro 3. Valoración de la administración sanitaria para los Expertos de la Administración



Estudio realizado por: Colabora:

Desde el punto de vista de la Administración, las empresas deben mejorar una serie de aspectos (Tabla 2). Entre ellos destacan la formación de los profesionales del transporte sanitario y la sanitización del transporte, que favorezca su clara integración dentro del conjunto de la prestación asistencial que recibe un paciente.

Tabla 2. Problemas más importantes a abordar en las empresas según la Administración

<i>¿En estos momentos, cuáles serían los dos problemas más importantes a abordar en las empresas de transporte sanitario?</i>	
Ordenación según número de menciones	
Aspecto	
Problemas más mencionados	Formación de los profesionales
	Sanitarización
Otros problemas mencionados	Mantenimiento de la flota de vehículos
	Mejorar la calidad del servicio
	Incorporación tecnología
	Modernización de las empresas
	Coordinación
	Profesionalidad

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Los expertos consideran que la gestión de las empresas es fundamental para la mejora de la prestación de servicios de transporte programado. En este sentido, plantean un conjunto de tareas a realizar por parte de las empresas (Tabla 3). Cabe destacar nuevamente la exigencia de una mayor flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades, así como la necesidad de una adecuada coordinación con los hospitales y centros asistenciales.

Tabla 3. Medidas para la mejora de la gestión de las empresas en transporte programado según la Administración

¿Y qué se requeriría para abordar las tres mejoras que Vd. Ha considerado como prioritarias?

Ordenación según número de menciones

	Mejora
Aspectos mencionados en 1er. lugar	Adaptación a necesidades reales Coordinación con centros asistenciales
Aspectos mencionados en 2º lugar	Profesionales especializados Mejor gestión
Otros aspectos mencionados	Cumplimiento de acuerdos Mejora de los sistemas de información Mejora de las rutas Más eficacia Información permanente de necesidades Criterios de evaluación del servicio Concentración Suficiencia financiera Equidad Mejora de horarios Concursos más abiertos

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

8. La mejora de las condiciones de los concursos, el avance en la profesionalización y el incremento de la calidad del servicio son las tres grandes aspiraciones y a la vez retos de un sector empresarial que tiene una extraordinaria dependencia de la Administración.

El avance del sector, dadas las características, obligaciones y dependencia que plantean los concursos debe hacerse a través del impulso de la Administración y la mejora de la interlocución.

Las empresas tienen un alto grado de dependencia de la Administración en sus ingresos, ya que los clientes privados sólo suponen el 8% de los mismos, como nos muestra el cuadro 1.

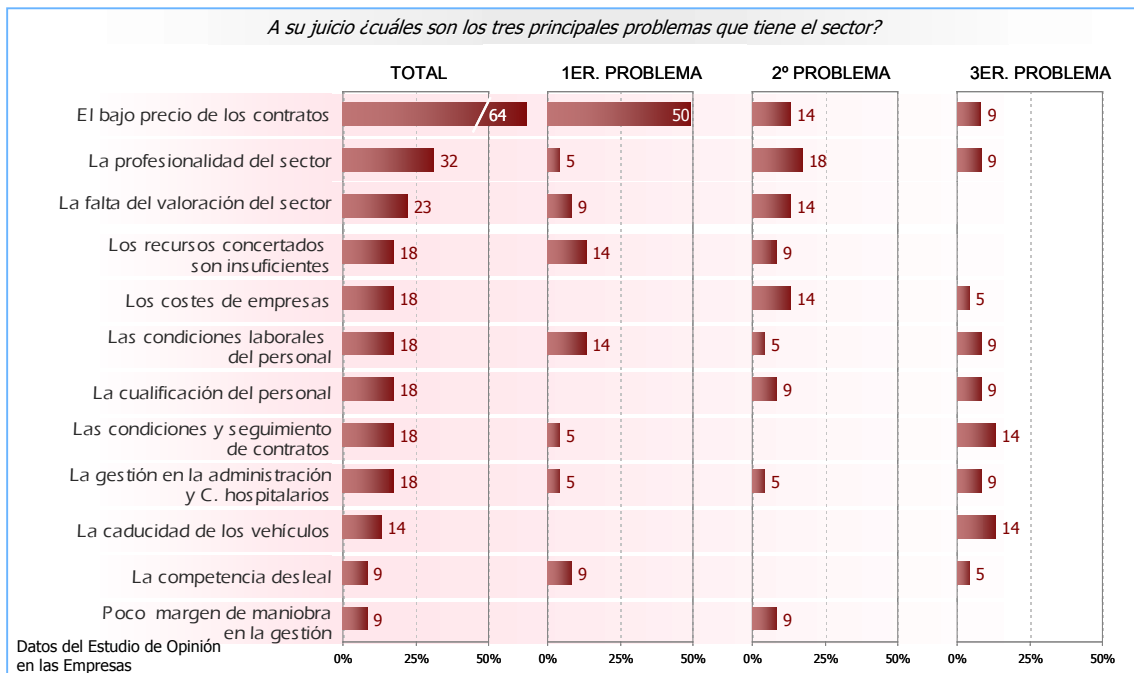
Cuadro 1. Partidas de ingresos de las empresas de transporte sanitario para las Empresas



En consecuencia con lo anterior, los principales problemas de las empresas tienen mucha relación con la Administración.

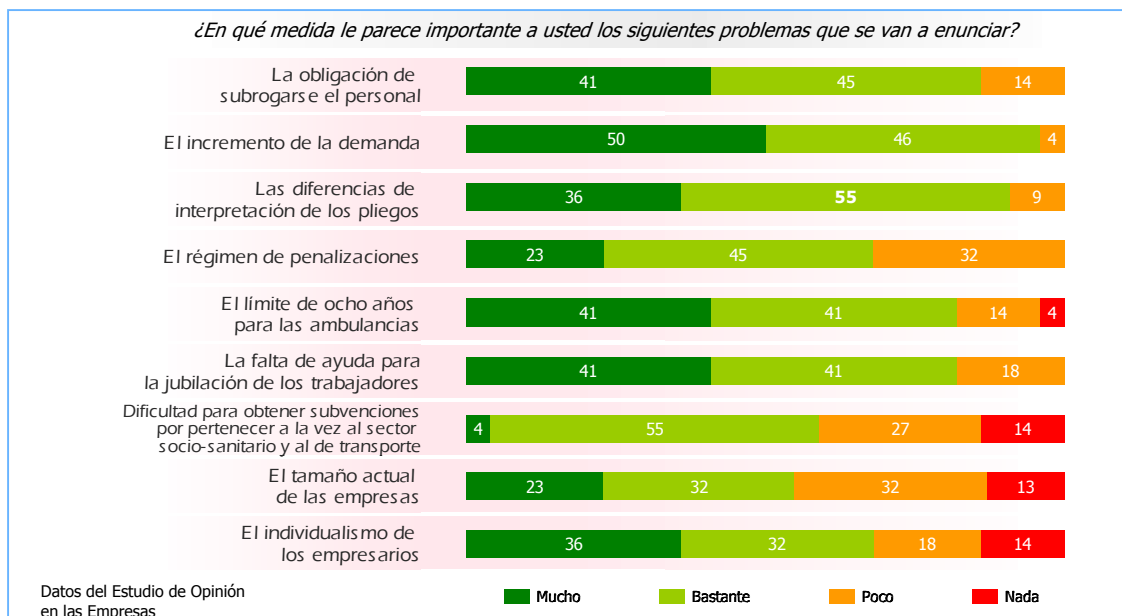
El bajo precio de los contratos resulta el mayor problema para las empresas de transporte sanitario según podemos ver en el cuadro 2.

Cuadro 2. Los tres principales problemas del sector para las empresas



Sin embargo, el precio no es el único problema que tienen las empresas en relación a las condiciones de los contratos/concursos de la Administración, como nos muestra el cuadro 3.

Cuadro 3. Principales problemas del sector relacionados con los concursos según las empresas



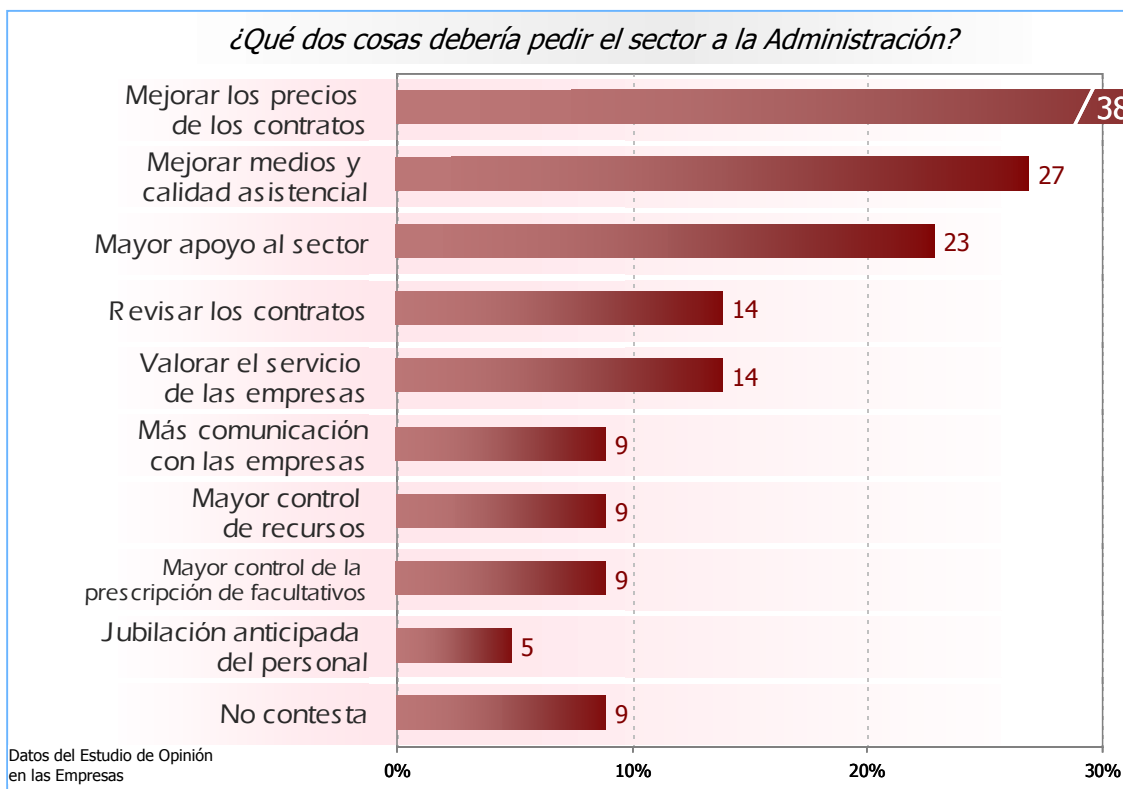
La mayor preocupación de los empresarios se refiere al incremento de la demanda, a la que un 96% de las empresas conceden mucha o bastante importancia. En un siguiente escalón de importancia podemos situar:

- La obligación de subrogarse en los contratos del personal.
- La falta de ayuda para la jubilación de los trabajadores
- Y el límite de 8 años para la utilización de ambulancias

Por últimos señalar que más de dos tercios de las empresas consideran que el régimen sancionador establecido en los pliegos es un problema importante.

El cuadro 4 pone de manifiesto las demandas que las empresas realizan a la Administración para tratar de solucionar sus principales problemas.

Cuadro 4. Mejoras por parte de la Administración según las empresas



Como podemos ver la principal demanda es la mejora de los precios de los contratos, a la que ya nos hemos referido en otros apartados.

Un 27% de las empresas cree necesaria una mejora de los medios y de la calidad asistencial, y esto supone que la Administración haga lo necesario para:

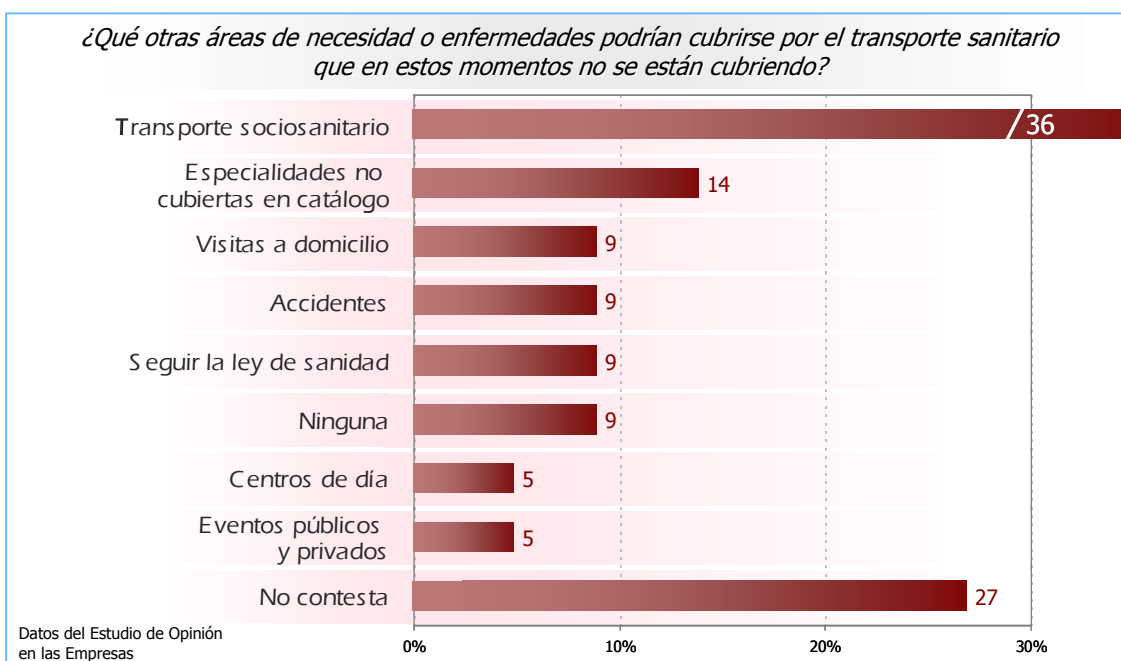
- Contratar los vehículos necesarios según la demanda.
- Mejorar los tiempos de respuesta.
- Optimizar la coordinación entre hospitales y centros de coordinación.
- Ampliar el ámbito de los concursos (por ejemplo a regiones sanitarias)
- Homogeneizar las condiciones de los contratos y la normativa vigente.
- Y homologar la cualificación y formación de los técnicos de transporte sanitario.

En cuanto al mayor apoyo al sector, la demanda de las empresas a la Administración se concreta en algún tipo de medidas, como por ejemplo:

- Establecer una bonificación sobre el IVA.
- Facilitar el acceso de las empresas a las subvenciones (En el IAE figuran como sociosanitarias y para Hacienda son empresas de transporte).

El cuadro 5 recoge las opiniones de los empresarios acerca de las posibles áreas de crecimiento de las empresas de transporte sanitario.

Cuadro 5. Áreas de necesidad o enfermedades no cubiertas según las empresas



Entre las prestaciones que actualmente no cubre el transporte sanitario, el 36% de las empresas considera que el transporte sociosanitario es probablemente la principal opción de desarrollo. Únicamente un 9% de las empresas considera que no existen oportunidades de crecimiento más allá de los servicios actuales. Sin embargo, los empresarios también ponen de manifiesto algunas limitaciones que se están dando en la práctica, para la ampliación de actividades:

- En algunos casos los servicios sociosanitarios están siendo cubiertos por voluntarios, al amparo de las Administraciones.

- Algunas CC.AA. están cubriendo servicios a compañías privadas de seguros con las empresas concertadas.
- Muchos eventos de particulares y privados son cubiertas por los servicios públicos.

Finalmente, en el análisis de los principales retos del sector, destacan por encima del resto una mayor profesionalización del sector y la mejora de la calidad en los servicios, como nos muestra el cuadro 6.

Cuadro 6. Principales retos del sector del transporte sanitario según las empresas



Los empresarios piensan que se ha avanzado mucho, pero que se necesita que el sector siga profesionalizándose:

- Modernizando más las empresas
- Mejorando la gestión
- Siendo más transparentes
- Y con empresas de mayor dimensión

La necesaria apuesta por la calidad, pasa por tener un mayor espacio de gestión y económico en el sector y para ello es necesario el apoyo de la Administración como Regulador del Sector.

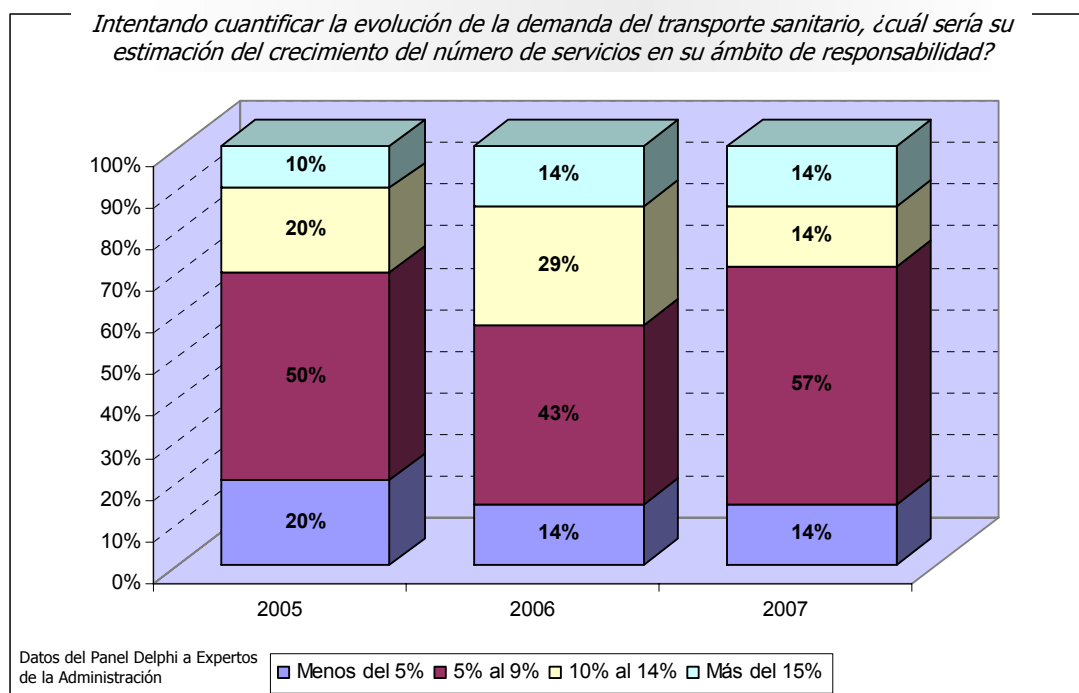
Las empresas consideran que buena parte de las mejoras que deben hacerse, deben partir de la negociación con las Administraciones, los trabajadores y Sindicatos o las aseguradoras, alcanzando acuerdos que permitan fijar un marco de relaciones estable, esencial para avanzar en una mejora de las condiciones del sector.

9. Según las previsiones de la Administración, la demanda de Transporte Sanitario crecerá en torno al 7,5% en los próximos años.

El crecimiento de la demanda según los expertos será similar al de los servicios sanitarios en general.

El cuadro 1 recoge la opinión de los expertos de la Administración sobre la previsión de evolución de la demanda de transporte sanitario en un periodo de 3 años. La media de previsiones de crecimiento se sitúa en el 7,4% para 2005, el 7,6% para 2006 y en 7,4 para el año 2007. La mayoría de los expertos sitúa la previsión de crecimiento entre el 5% y el 9% existiendo un conjunto amplio de opiniones que sitúan el incremento previsible de la demanda para 2006 por encima del 10%.

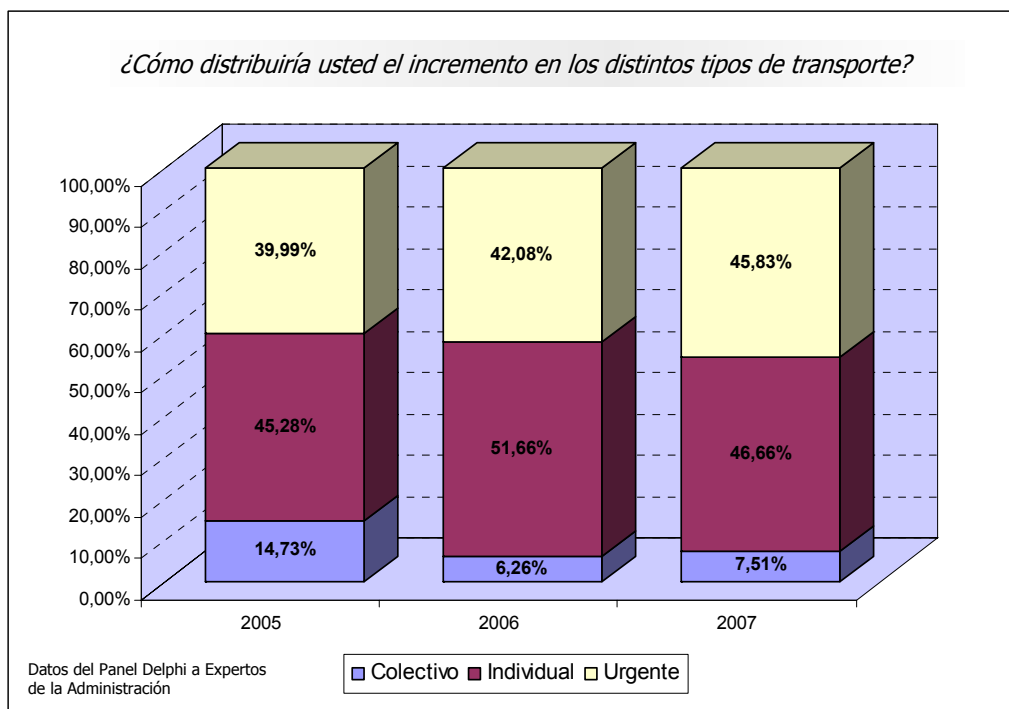
Cuadro 1. Evolución de la demanda del transporte sanitario en los próximos años según la Administración



Estudio realizado por: Colabora:

El reparto de este incremento no será proporcional entre las diferentes modalidades de transporte en opinión de los expertos, como podemos observar en el cuadro 2.

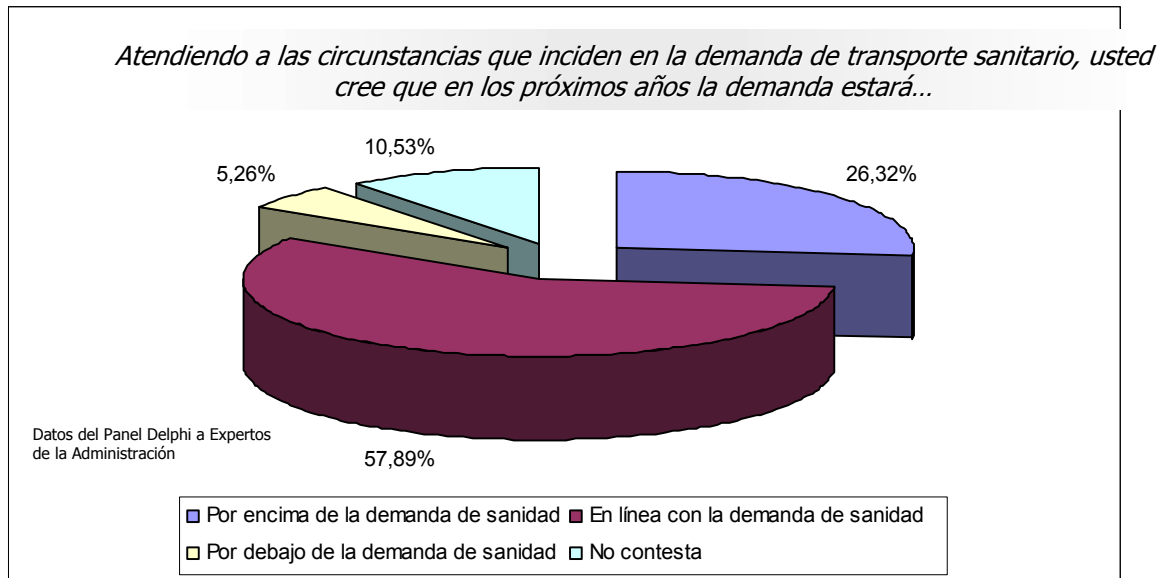
Cuadro 2. Distribución del crecimiento de la demanda de transporte sanitario según la Administración



La mayor parte del crecimiento se repartiría de forma casi igualitaria entre el transporte programado individual y el transporte urgente, mientras que la demanda de transporte colectivo crecería de forma más modesta.

Si comparamos la demanda de transporte sanitario con la demanda de sanidad, la mayoría de los expertos considera que la evolución de la demanda de transporte crecerá de forma pareja a la de los servicios sanitarios en general, como refleja el cuadro 3.

Cuadro 3. Evolución previsible de la demanda de transporte sanitario y de servicios sanitarios según la Administración

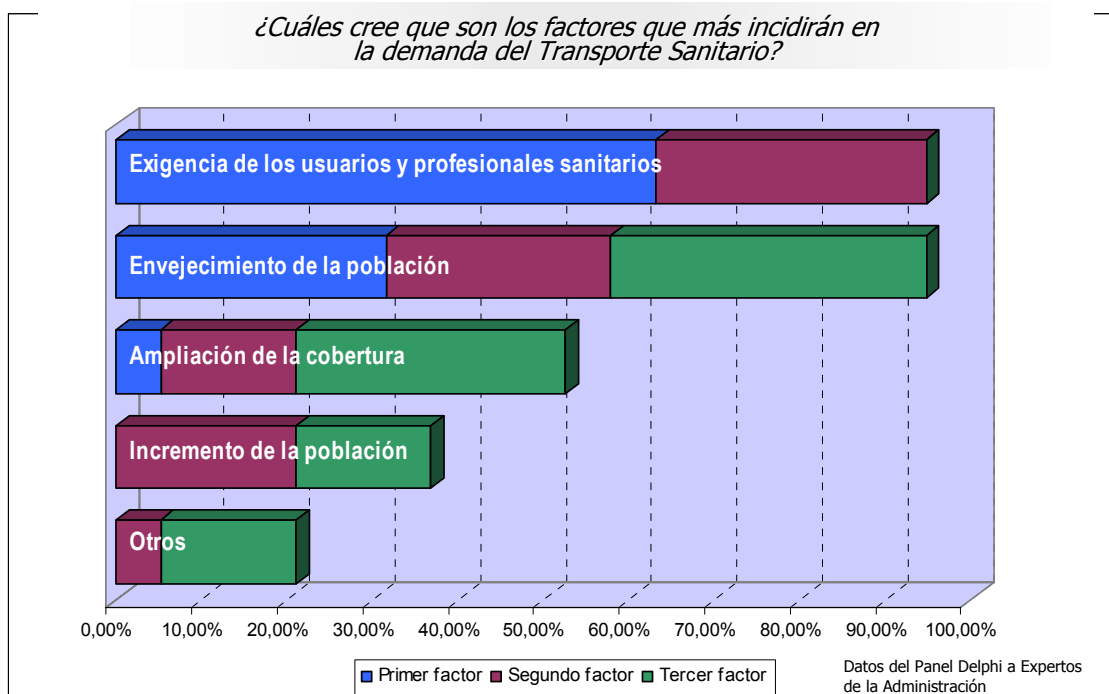


No obstante, más del 25% de los expertos consideran que la demanda de transporte sanitario podría crecer en el futuro más rápidamente que la de otros servicios sanitarios, siendo minoritaria la opinión relativa a un crecimiento por debajo del resto de servicios sanitarios.

Para los expertos de la Administración hay dos factores que incidirán de forma más significativa en la evolución de la demanda, según nos muestra el cuadro 4:

- La exigencia de los usuarios y profesionales sanitarios.
- Y el envejecimiento de la población.

Cuadro 4. Factores que incidirán en la demanda de transporte sanitario según la Administración



La ampliación de la cobertura y el incremento de la población están en un segundo nivel de influencia sobre la evolución de la demanda.

En el apartado de otros, algunos expertos han señalado otros fenómenos como:

- La progresiva ambulatorización de la prestación sanitaria
- El cambio de filosofía en el transporte sanitario
- Y la percepción de gratuidad del transporte.

10. Los principales retos del sector son la adecuación de los medios a las necesidades y una gestión más profesional.

Todos los agentes implicados en el sector de transporte sanitario coinciden en el planteamiento sobre los principales retos que tiene que abordar el sector.

Para los expertos de la Administración, el sector deberá adaptarse a las necesidades reales de los usuarios y mejorar la gestión en todos los ámbitos según nos muestra el cuadro 1.

Cuadro 1. Principales retos a medio y corto plazo para el sector según la Administración

¿Y cuáles son los principales retos a los que debe hacer frente el sector en su conjunto a corto y medio plazo?

Ordenación según número de menciones

	Retos
Retos mencionados en 1er. lugar	Adecuación a las necesidades reales Gestión profesional
Retos mencionados en 2º lugar	Modernización Adaptación al cliente Satisfacción del usuario Correcta calidad de la prestación Adaptación a la demanda por profesionales Respuesta rápida Incorporación de tecnología
Otros retos mencionados	Integración de recursos Coordinación de niveles Sanitarizar la prestación Medios alternativos de traslado Mejora de la imagen Mejora de la eficiencia Financiación adecuada Normalización de las empresas

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Estudio realizado por: Colabora:

Los expertos plantean retos en cada uno de los agentes implicados en el sector, como podemos ver en los cuadros 2, 3, 4 y 5.

En el caso de los usuarios-pacientes es necesario hacer un uso más racional del transporte y reducir los tiempos de espera.

Cuadro 2. Problemas más importantes a abordar en los usuarios-pacientes según la Administración

<i>¿En estos momentos, cuáles serían los dos problemas más importantes a abordar en los usuarios-pacientes?</i>	
Ordenación según número de menciones	
	Aspecto
Problemas más mencionados	Uso racional del transporte por parte de los usuarios Reducir los tiempos de espera
Otros problemas mencionados	Más información Facilidad de contacto Adecuar el transporte a las necesidades de los usuarios

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Para las empresas, los expertos destacan la necesidad de mejorar la formación de los profesionales (desde la cualificación inicial a la formación continuada) y una mayor sanitización (considerarlo un servicio menos de transporte y más un servicio de atención sanitaria).

Cuadro 3. Problemas más importantes a abordar en las empresas según la Administración

<i>¿En estos momentos, cuáles serían los dos problemas más importantes a abordar en las empresas de transporte sanitario?</i>	
Ordenación según número de menciones	
	Aspecto
Problemas más mencionados	Formación de los profesionales Sanitarización
Otros problemas mencionados	Mantenimiento de la flota de vehículos Mejorar la calidad del servicio Incorporación tecnología Modernización de las empresas Coordinación Profesionalidad

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Estudio realizado por: Colabora:

La Administración considera que el principal reto a resolver en el caso de los profesionales es la prescripción o indicación del transporte por parte del personal facultativo.

Cuadro 4. Problemas más importantes a abordar por los profesionales según la Administración

¿En estos momentos, ¿cuáles serían los dos problemas más importantes a abordar en los profesionales sanitarios?

Ordenación según número de menciones

	Aspecto
Problema más mencionado	Prescripción
Otros problemas mencionados	Planificación coordinada con la empresa Cualificación Concebir el TS como prestación sanitaria

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Los expertos de la Administración también plantean retos en la propia Administración sanitaria, como son el control del servicio y un mayor nivel de gasto, para atender unas necesidades crecientes.

Cuadro 5. Problemas más importantes a abordar por las administraciones según los expertos de la Administración

¿En estos momentos, ¿cuáles serían los dos problemas más importantes a abordar en las administraciones?

Ordenación según número de menciones

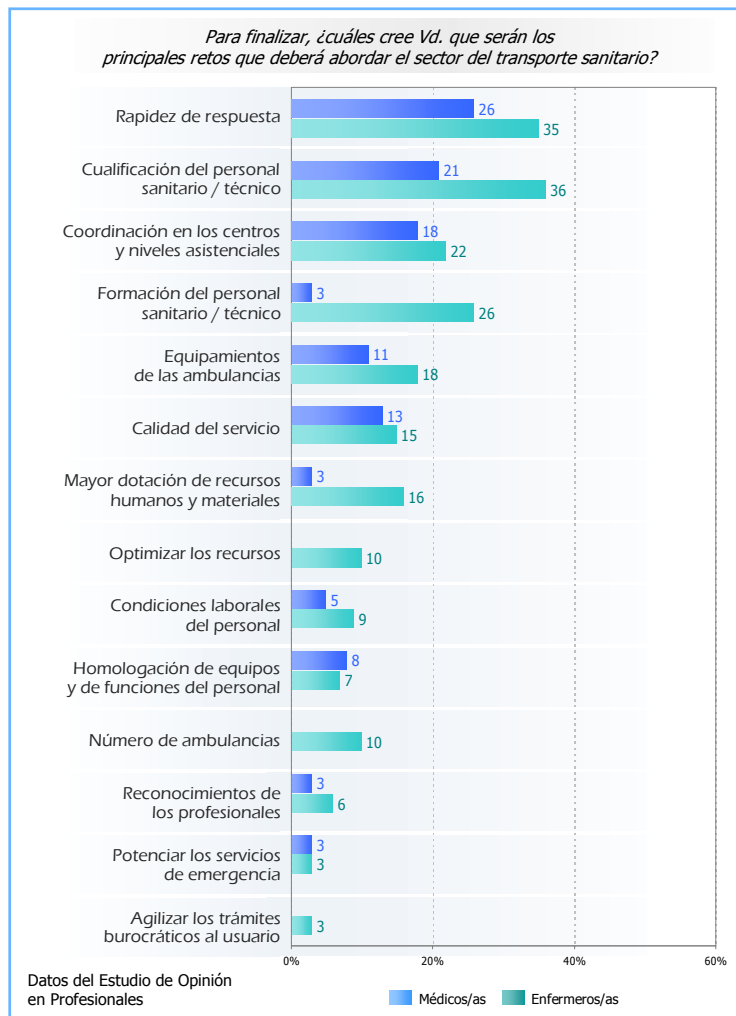
	Aspectos
Problemas más mencionados	Control del servicio Adecuar el gasto a las necesidades y/o costes
Otros problemas mencionados	Coordinación entre diferentes recursos Coordinación asistencial

Datos del Panel Delphi a Expertos de la Administración

Si consideramos la posición de los profesionales de la sanidad los principales retos coinciden básicamente con los planteados por los expertos de la Administración, como podemos ver en el cuadro 6:

- Más medios y recursos (rapidez de respuesta, equipamiento ambulancias, recursos humanos y materiales)
- Mejor cualificación y formación del personal sanitario y técnico
- Y mejor coordinación en los centros y niveles asistenciales.

Cuadro 6. Los retos del sector según los profesionales



Así mismo, los técnicos del transporte sanitario plantean una serie de retos a abordar por parte de las empresas y la Administración como ponen de manifiesto los datos recogidos en los cuadros 7 y 8.

Para los técnicos, las empresas deben mejorar fundamentalmente en:

- Los recursos humanos y materiales y las condiciones de los mismos
- Y la formación y cualificación del personal.

Cuadro 7. Los retos de las empresas según los Técnicos



Y la Administración deberá mejorar en opinión de los técnicos:

- Los presupuestos, contratos y tarifas
- Y los medios según la demanda de servicios

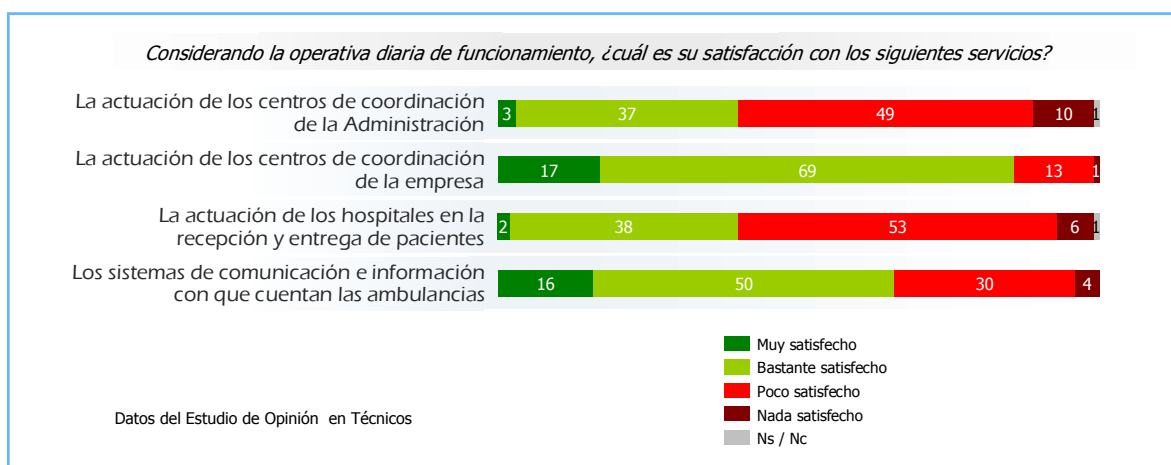
Cuadro 8. Los retos de la Administración según los Técnicos



Estudio realizado por: Colabora:

Así mismo, los técnicos plantean áreas de mejora en la actuación de los hospitales en la entrega y recepción de pacientes y en los sistemas de comunicación e información de las ambulancias, como podemos ver en el cuadro 9.

Cuadro 9. La operativa de funcionamiento según los Técnicos



Por último, recordar que los retos que planteaban las empresas de transporte sanitario se han tratado en la conclusión 8, y que hacían referencia a una mayor profesionalización y calidad del servicio como temas más importantes a abordar por el sector del transporte sanitario.