

Las tendencias apuntan a una evolución en lo que se refiere a la protección, es decir, aquellos artículos que al mismo tiempo que limpian una superficie la protegen porque ejercen un efecto barrera. Es el caso de los productos de limpieza de cristales que tras su aplicación se autolimpian y evitan que se ensucien de nuevo incluso en el caso de que llueva barro. Otros ejemplos están en los hidrofugantes (que evitan que un tejido o una superficie se ensucie), ignifugantes (que protegen frente al fuego), antiresbalamiento, etc.

El tema de los artículos y aparatos de limpieza para las necesidades actuales de la industria está resuelto. El problema está “en aquellas construcciones cuyos arquitectos sólo han pensado en la estética y no en la necesidad de su posterior mantenimiento”, critica Casas. “Lo que en muchas ocasiones —continúa— provoca una serie de dificultades que se transforman en unos costes superiores para su limpieza”.

### **Limpieza de vértigo**

Estos problemas para el mantenimiento de una superficie o de una construcción están a la vista de todos. En cualquier ciudad hay edificios de una altura considerable que implican una metodología especial para su limpieza exterior. Empresas como Vértice Vertical se han especializado en este tipo de trabajos en altura, en lugares de difícil acceso y en espacios confinados. En concreto, esta compañía ha sido creada por profesionales de la escalada y de la construcción. Su gerente, José María Puig, manifiesta cuáles son las fórmulas empleadas: “Mediante hidrolavadora de alta presión, chorro de arena, abrasión por fricción con máquinas eléctricas y lijas especiales, pulverizadores y limpiacristales de goma, etc. Todo depende de la suciedad y del material de las fachadas a limpiar”.

Trabajar en altura no facilita la labor en absoluto. Los operarios, por ejemplo, a veces no disponen de plataformas y deben colgarse de cabos sujetos a las cubiertas, incluso “las herramientas y los utensilios van atados al arnés del trabajador o en su defecto a la guindola o a la silla”, aclara José María Puig. Y además deben enfrentarse y prepararse para desarrollar la actividad teniendo en cuenta las inclemencias del tiempo. “El viento es uno de los mayores problemas para la correcta ejecución del trabajo. Lo solucionamos mediante desvíos o fraccionamientos con la instalación de anclajes a una altura intermedia, con lo cual reducimos su efecto y el del chicleo (efecto yoyó provocado por la elasticidad del cabo)”, detalla Puig. Y adelanta: “Otro problema es la lluvia; ensucia las fachadas y evita que podamos trabajar en condiciones de seguridad”.

### **Menos limpieza, más combustible**

Pero la limpieza no sólo influye en la producción. En muchas operaciones afecta directamente a los costes. Es el caso de los aviones. Jesús Suárez Hernández, Maintenance Quality Manager de Aerolíneas de Baleares, constata que “existen dos motivos que obligan a una limpieza que además es programada: de índole técnico-económico y estética”. Este último factor es obvio porque los aviones son la imagen de la compañía. En cuanto al primero, Jesús Suárez, explica que “cuanto más suciedad se acumula sobre la superficie exterior de las aeronaves mayor es la resistencia aerodinámica de las mismas. Y para vencer tal resistencia el consumo de combustible se incrementa”. Por tanto, un avión sucio supone un aumento en los costes de cada operación o vuelo. Además, “en función del tipo de ruta que realicen los aparatos (por zonas de lluvia, desérticas, etc.) se debe definir la frecuencia de la limpieza, que en ningún caso tiene que ser inferior a una vez al mes”, matiza Suárez.

Desde Limpiezas Roda, una de las pocas compañías españolas especializadas en la limpieza exterior de aviones, su director general, Carlos Hernández, relata cómo en nuestro país el procedimiento empleado es totalmente rudimentario. “Se debe a la normativa medioambiental y a la falta de un tren de lavado como el de los coches o los camiones, que sí existe en distintos aeropuertos europeos y estadounidenses”, precisa.

Esta empresa realiza la limpieza interior de los aparatos en 22 aeropuertos españoles pero tan sólo se ocupa del exterior en dos de ellos, en el de Madrid y en el de Palma de Mallorca. “En ambos las aeronaves son posicionadas en un espacio habilitado para tal fin, ya que se dispone de un suelo preparado para la recogida de las aguas residuales que incluyen restos de hidrocarburos, aceites... además del jabón empleado en el lavado”, anota Carlos Hernández. Y prosigue: “Estas aguas van a dar a una red de saneamiento y recogida, a una depuradora especial que se encarga de separar los distintos elementos del agua contaminada”.

A falta de medios más prácticos, revela Hernández, “el tiempo empleado lógicamente depende del tamaño: diez horas y siete personas para un Boeing 747 y cuatro horas y cuatro personas para los aparatos más pequeños”.

Por otro lado, en las zonas de frío, la congelación del exterior de los aviones complica la operación de limpieza. “Las aeronaves se deshielan con glycol, que produce una película grasienta que además recoge mucha más suciedad”, concluye Hernández.

Tags: [Industria](#), [limpieza](#), [limpieza de aeropuertos](#), [limpieza de aviones](#)

This entry was posted on Viernes, Enero 4th, 2008 at 6:20 pm and is filed under [Logismarket](#). You can follow any responses to this entry through the [RSS 2.0 feed](#). You can [leave a response](#), or [trackback](#) from your own site.

## Leave a Reply

Name (required)

Mail (will not be published) (required)

Website

Logismarket News is proudly powered by [WordPress](#)  
[Entries \(RSS\)](#) and [Comments \(RSS\)](#).

