

El RACE propone introducir en España los “Corredores de emergencia” para reducir los tiempos de llegada y traslado de las víctimas

Agilizar el paso a los vehículos de emergencia podría aumentar un 40% la supervivencia en un accidente vial

- Durante los 60 minutos posteriores al siniestro, se producen el 75% de las víctimas mortales. Actuar en esta “Hora de oro” ayudaría a reducir el porcentaje de fallecidos, reduciendo tiempos y actuando sobre los lesionados.
- Acortar los tiempos de llegada de los servicios de rescate a una emergencia, y reducir los plazos de su traslado en tan solo 4 minutos podría aumentar hasta en un 40% las probabilidades de supervivencia.
- Los conductores saben como actuar ante un vehículo de emergencia cuando circulan, pero presentan dudas en el caso de una prioridad ante una retención.
- Ante una situación de atasco o retención es necesario actuar de forma coordinada para reducir los riesgos de siniestro y reducir los tiempos de atención a los heridos. Para ello, el Corredor de emergencia, o carril para los vehículos de atención sanitaria, es una buena solución.
- En Austria, Alemania, la República Checa, Suiza y Eslovenia es obligatorio el corredor de emergencia en autopistas. Es una medida que se está impulsando en Europa, y que el RACE propone que se incorpore en España.

***Madrid, 10 de mayo de 2012.* Llegar lo antes posible a un accidente, atender a las víctimas, y trasladar a los heridos a los centros de atención, todo ello en el mínimo plazo de tiempo posible, es un reto al que se enfrentan los profesionales de la salud a diario. Al año se producen miles y miles de salidas para atender a las víctimas de un accidente de tráfico, entre otros motivos, donde se hace todo lo posible para salvar su vida. Para ello, resulta fundamental que el resto de conductores cedan el paso a estos vehículos de emergencia, sobre todo en las horas y vías de mayores retenciones. Saber cómo actuar, apartar nuestro vehículo y anticipar la maniobra ayudaría a aumentar los niveles de supervivencia de los heridos. Para ello, el RACE propone el “Corredor de emergencia” o espacio destinado a las emergencias, como ya se aplica en otros países. Si todos los conductores sabemos como actuar ante un vehículo prioritario, estaremos ayudando a reducir los fallecidos en carretera, recibiendo una mejor y más rápida atención.**

Cada vez que se produce un accidente con heridos se activan protocolos de actuación en las que resulta necesaria la presencia de un servicio sanitario. Teniendo en cuenta los siniestros más graves, durante el año 2011 se produjeron en España, en carretera y a 24 horas, 1338 accidentes mortales, con 1.479 víctimas mortales y 7.069 heridos graves, lo que suponen miles de desplazamientos por parte de los servicios de emergencia.

Desde el punto de vista preventivo, se deben acometer actuaciones para disminuir el todavía tan elevado número de accidentes de tráfico que se producen en España. Por otro, y como queda recogido en el Protocolo de actuación y buenas prácticas en la atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico, una vez producido el accidente se deben mejorar tanto la rapidez como la calidad de la asistencia a la víctima de tráfico. Según diferentes trabajos, los fallecimientos por accidentes de tráfico se sitúan en tres grandes momentos:

- ❖ Durante los primeros minutos posteriores al siniestro se produce el 10% de los fallecimientos, en gran parte por lesiones severas del Sistema Nervioso Central o rotura de grandes vasos.
- ❖ Durante los siguientes 60 minutos al accidente se producen el 75% de los fallecidos, en lo que se conoce como la “Hora de Oro”, un concepto atribuido al Dr. Adams Crowley, cirujano militar y director del Centro de Atención al Shock traumático de Maryland, en el que se establece que *“Hay una hora de oro entre la vida y la muerte. Si estás gravemente lesionado, tienes menos de 60 minutos para sobrevivir. Puedes no morir entonces, pero lo puedes hacer tres días o dos semanas después, porque algo ha ocurrido en tu cuerpo que es irreparable”*.¹ Es donde más se pueden reducir los muertos por accidentes de tráfico, y donde se debe potenciar la reducción de los tiempos de emergencia.

Este concepto, la inmediatez en la asistencia sanitaria, depende a su vez de otros factores, como la información que reciba el servicio de emergencias con la ubicación del siniestro y la gravedad de los accidentados, los recursos disponibles, la distancia al centro útil (hospitales, centros asistenciales...) y sin duda el tiempo de llegada y traslado de las víctimas, para lo cual resulta imprescindible la cesión del paso por parte del resto de los conductores.

- ❖ Durante los siguientes días o semanas se produce el 15% de los fallecimientos restantes, debido a complicaciones en el tratamiento.

¹ Protocolo de actuación y buenas prácticas en la atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico. Grupo de Trabajo de la Sociedad Española de Urgencias y Emergencias (SEMES). Pág. 15 y 16. Ministerio de Sanidad y Política Social. 2010.

Rapidez en la asistencia y reducción del riesgo de accidente

Como ya se ha indicado, el 75% de las muertes se produce en esa “Hora de oro”, por lo que resulta de vital importancia atender a los heridos para que reciban un correcto tratamiento. Reducir los tiempos de asistencia aumenta la perspectiva de supervivencia: **una ambulancia que llegue cuatro minutos antes podría aumentar hasta un 40% las probabilidades de vivir**. Por otro lado, también se ha demostrado que el traslado dirigido de los pacientes politraumatizados a los centros útiles, y no al hospital más cercano, puede suponer un descenso de la mortalidad de hasta un 15%.

Facilitar el acceso no sólo mejora la atención del accidentado, sino que reduce a su vez el riesgo de sufrir un accidente durante la asistencia. Durante el año 2010 se produjeron los siguientes accidentes con ambulancias involucradas²:

Tabla: Víctimas de los accidentes según su condición, en carretera y zona urbana. Año 2010. Fuente DGT

Accidentes con ambulancias involucradas en 2010	Víctimas y lesividad			
	Total Víctimas	Muertos	Heridos graves	Heridos Leves
CARRETERA				
Conductores	13	0	0	13
Pasajeros	41	1	5	35
ZONA URBANA				
Conductores	13	0	2	11
Pasajeros	25	0	1	24

Si tenemos en cuenta la lesividad por tipo de pasajero, se observa que el riesgo existe no solo para el técnico de emergencias (el conductor) que realiza el servicio, sino también para los ocupantes, con un porcentaje muy alto de riesgo de lesión grave (ya sea personal sanitario a bordo de la ambulancia como el propio accidentado). Aunque en la mayoría de los casos de accidente con ambulancias involucradas no se observan infracciones por parte del conductor, en 2 de los siniestros con víctimas se pudo atribuir el accidente a la invasión del carril contrario, y en 3 de los casos colisiones por alcance. En todos estos casos, facilitar el acceso a las emergencias por parte del resto de los conductores ayudaría a reducir este riesgo.

² Anuario estadístico de la DGT. Accidentes a 30 días. Fuente: DGT

La Guía técnica preventiva de buenas prácticas en seguridad y salud laboral para los empresarios y trabajadores del sector del transporte sanitario³ establece una serie de medidas preventivas para los conductores de ambulancia que persiguen la mejora de la seguridad de técnicos y pasajeros, y reduce el riesgo. Entre las recomendaciones destacan:

- Respetar en la medida de lo posible, el Código de Circulación.
- Uso de cinturón de seguridad, tanto el conductor como los demás ocupantes de la ambulancia.
- Utilización correcta de luces y sirenas.
- Si bajo la responsabilidad del conductor se salta un Stop, semáforo en rojo, etc., asegurarse de realizarlo en condiciones de seguridad tanto para el conductor y los ocupantes, como para el resto de usuarios de la vía.
- Asistir a los cursos de formación sobre seguridad vial y conducción en casos extremos, y poner en práctica las indicaciones que se impartan.
- Uso de chalecos reflectantes.

El conductor está obligado a ceder el paso ante un vehículo de emergencia

Un servicio de emergencia tiene prioridad de paso. El Art. 67 del Reglamento General de Circulación establece que los vehículos prioritarios “Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en esta sección (artículo 25 del texto articulado).” También en este sentido, el artículo 68.2 señala que “Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el artículo 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.”⁴

Aunque la norma establece esta prioridad, “Los conductores de emergencia sanitaria se ven obligados a aplicar su sentido y su arte durante su quehacer profesional ante situaciones siempre complicadas y en ocasiones peligrosas.”⁵

³ La Guía técnica preventiva de buenas prácticas en seguridad y salud laboral para los empresarios y trabajadores del sector del transporte sanitario. Depósito Legal: Z-3954-2010 pp 6 – 10.

⁴ **Real Decreto 1428/2003**, de 21 noviembre. Reglamento General de Circulación, desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

⁵ **Conducción de Vehículos de Emergencia Sanitaria**. J. Moncho Brunengo et al. 1999.

Por este motivo, resulta fundamental que los conductores faciliten el paso a los servicios de emergencia, y como se ha comentado ya, reduciendo los tiempos en tan solo 4 minutos se puede llegar a aumentar hasta en un 40% las probabilidades de supervivencia de un herido grave.

Respecto a la prioridad de paso, la obligación de detenerse o ceder el paso ante un vehículo prioritario viene regulada en el Art. 69 del Reglamento de Vehículos. Se establece que "tan pronto se perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso."

La infracción a lo contenido en el citado artículo se califica de grave, y se penaliza con 200 euros. En el caso de que intervenga un agente de tráfico, policía municipal o autoridad que este regulando la circulación puede ser, además, sancionado con retirada de 4 puntos si se incumplen sus órdenes. Si el incumplimiento de esta obligación genera otras consecuencias (accidentes, demoras...) en las que presuntamente el conductor infractor pudiera haber tenido responsabilidad, se puede acudir incluso a la jurisdicción civil o penal.

El conocimiento de los conductores: encuesta RACE sobre emergencias

¿Saben los conductores como actuar ante un vehículo de emergencias? ¿Conocen la norma que obliga a ceder el paso? ¿Hacia dónde se apartan? Para conocer estas cuestiones, el RACE preguntó a 1075 conductores, con la siguiente ficha:

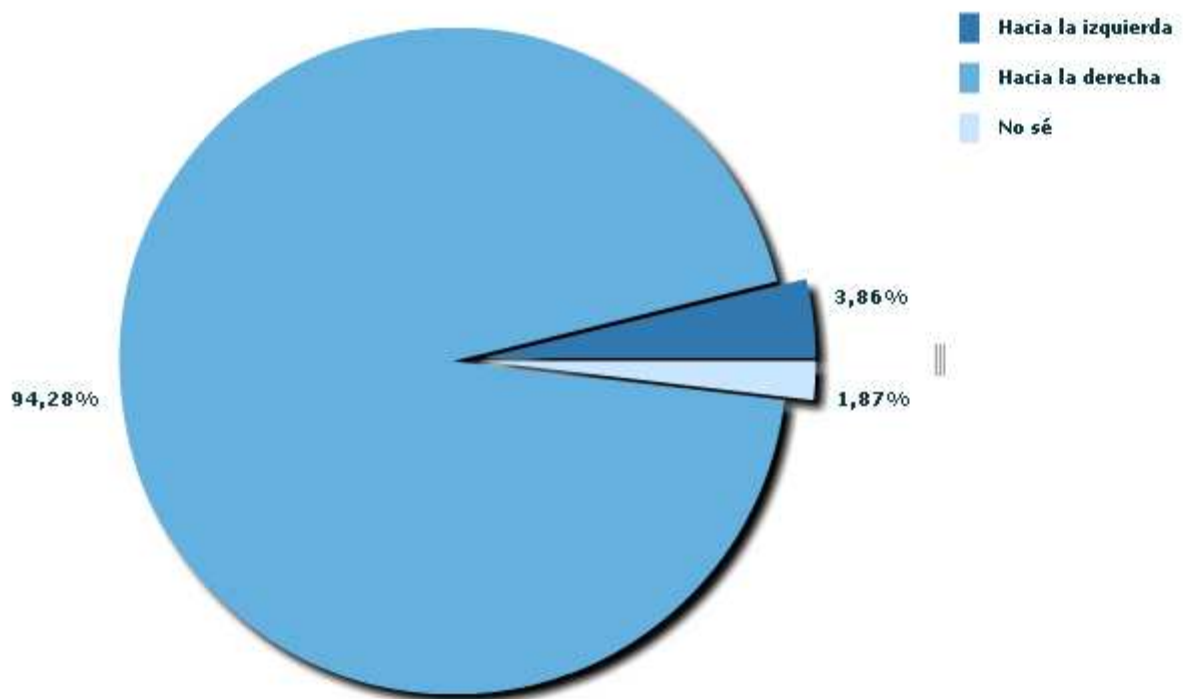
FICHA TÉCNICA

Universo:	Población española de conductores.
Tamaño de la muestra:	N = 1075
Método:	Cuestionario semiestructurado con preguntas abiertas.
Error muestral:	Para un nivel de confianza del 95% y $P=Q$, el margen de error es de <2,6% para el conjunto de la muestra, y en el supuesto de muestreo aleatorio simple.
Fecha de realización:	Marzo de 2012
Intervalo de confianza:	95%

Las cuestiones se centraron en conocer las reacciones de los usuarios ante determinadas situaciones planteadas. Se trataba de conocer si las reacciones de los conductores ante un vehículo prioritario de emergencia eran las mismas si el vehículo estaba circulando o en el caso de estar retenido en un atasco, para estudiar posibles soluciones de mejora en el comportamiento, lo que permitiría recortar los tiempos de llegada al lugar del siniestro y el traslado del herido al centro sanitario.

Pregunta:

Voy circulando por el carril izquierdo de una autovía con dos carriles por sentido, y se aproxima una ambulancia detrás de usted... ¿Hacia dónde se aparta?

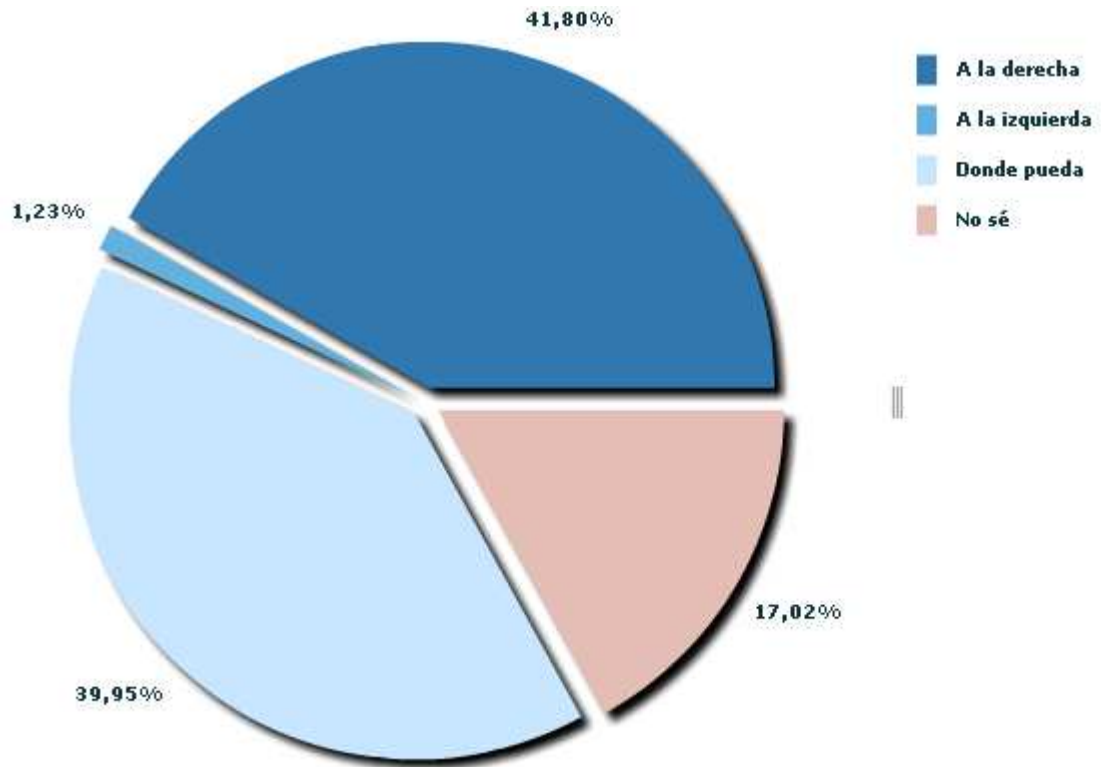


La gran mayoría de los conductores (94,3%) reaccionaría de forma correcta en el caso de que se aproxime una ambulancia mientras circulamos con nuestro vehículo, esto es, **en movimiento, y sin retención**. En este caso parece claro que los conductores conocen cómo actuar, y no se detecta la existencia de ningún problema para apartarse cediendo el paso al servicio de emergencias. La respuesta masiva de los conductores afirma incluso que, en el caso de producirse esta situación, la mayoría de los usuarios actuaría de forma coordinada. Un pequeño porcentaje, inferior al 4%, se desplazaría hacia la izquierda, y casi un 2% no sabría como actuar. Pero la actuación del resto de usuarios ayudaría a apartarse hacia la derecha, comportándose como el resto de conductores para no entorpecer el paso a las emergencias.

Pero, la cuestión que queríamos comparar se centraba en el comportamiento del conductor **en el caso de estar en un atasco o retención**, y observar si las respuestas mantenían actitudes coincidentes:

Pregunta:

En una retención ¿sabría decirnos hacia donde obliga la norma de tráfico a apartarse ante un vehículo de emergencia?



Mientras que la mayoría de los conductores tenían claro el comportamiento que debían tener ante un vehículo de emergencia cuando estaban en movimiento, el problema surge cuando se produce una retención. La falta de espacio para la maniobra o la distancia de seguridad inexistente impiden ceder el paso. En estos casos, el servicio de emergencia debe circular de forma imprecisa, con cambios de carril, variando la trayectoria y aumentando el riesgo de accidente. Por ello, en los casos de retención, los conductores deben saber de forma clara y precisa como actuar, prever la aparición del vehículo de emergencia y anticiparse en la maniobra, para mejorar los tiempos y reducir los riesgos para todos los usuarios.

Ante esta situación, se propone unificar los criterios de paso prioritario.

Cómo actuar ante vehículos de emergencia en caso de retenciones: el corredor de emergencia

Los corredores de emergencia son unos carriles que deben dejar los conductores para ceder el paso a los servicios de emergencia. Con estos carriles se reducen los tiempos de llegada y traslado a los accidentados, se aumenta la seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos de emergencia, y permiten homogeneizar el comportamiento de los conductores, actuando de forma coordinada.

¿Para quién es el corredor de emergencia y para qué sirve?

Los corredores de emergencia pueden ser utilizados por los agentes de la autoridad, bomberos, ambulancias, asistencia en carretera y los servicios de autopista, permitiéndoles llegar al lugar del accidente con mayor seguridad y reduciendo los tiempos de asistencia en al menos 4 minutos. Este ahorro de tiempo aumenta las opciones de sobrevivir de una víctima por encima del 40%.

¿Dónde existen los corredores de emergencia?

En Austria, Alemania, la República Checa, Suiza y Eslovenia es obligatorio el corredor de emergencia en autopistas. Es una medida que se está impulsando en Europa, y que el RACE propone que se incorpore en España.

En la actualidad, el Reglamento General de Circulación establece los criterios para ceder el paso a los vehículos de emergencia, pero no recoge los problemas que se plantean estos servicios **en los casos de retenciones**. Con los corredores de emergencia se reducirían los tiempos.

¿Cómo funcionan los corredores de emergencia?

Como ya se ha comentado, por norma general se debe facilitar el paso apartándose normalmente a la derecha o deteniéndose si fuera posible. Deben respetarse siempre las normas y señales, pudiendo utilizarse el arcén si fuera necesario (RGC Art. 69). En los casos de retención, el RACE propone seguir las recomendaciones europeas, donde los usuarios deben establecer lo que se denomina como "CORREDOR DE EMERGENCIA", planteando las siguientes situaciones:

Autopistas, autovías y resto de vías con separación física por sentido

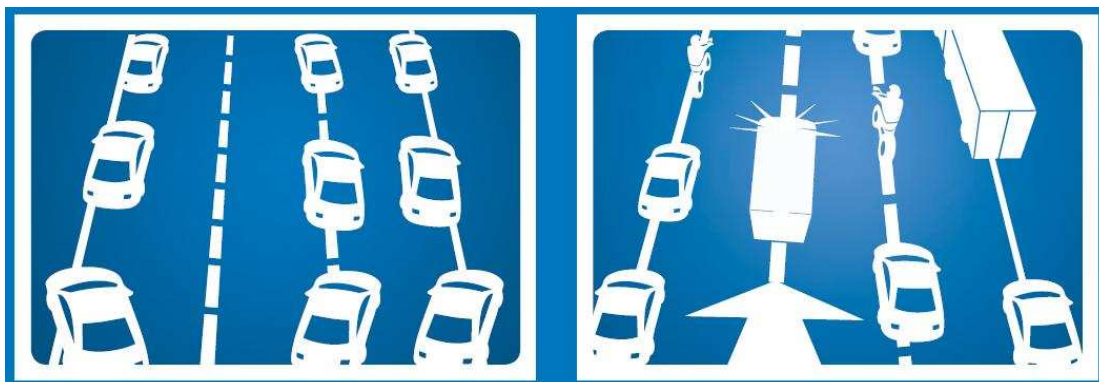
Vías de dos carriles por sentido

Los vehículos que circulen por el carril de la izquierda deben apartarse lo máximo posible a la izquierda, mientras que los vehículos que circulen por el carril de la derecha se apartarán lo máximo posible a la derecha, utilizando el arcén si es necesario. De esta forma se forma un “Corredor de emergencia” aprovechando la línea de división de carriles.



Vías de tres carriles

Los vehículos que circulen por el carril de la izquierda deben apartarse lo máximo posible a la izquierda, mientras que el resto de vehículos se apartarán a su derecha. Este sistema permite a los conductores realizar maniobras más sencillas que la de abandonar un carril por completo, evitando además el desplazamiento de vehículos de gran tonelaje circulando por el carril derecho.



Se desaconseja la circulación de los vehículos prioritarios por el arcén, puesto que no suelen gozar de continuidad, siendo muy probable su interrupción brusca por obstáculos imprevistos, incorporaciones de otras vías, etc.

Puedes consultar toda la información en <http://www.race.es/seguridad-vial> o ver el vídeo formativo en <http://www.youtube.com/user/SeguridadVialRACE>