

INFORME EUROTTEST 2013. España se sitúa en las últimas plazas europeas en la formación en primeros auxilios



Cerca del 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en Europa fallecen en los primeros minutos tras un accidente. Esta cifra se podría reducir drásticamente si todos supiésemos cómo prestar primeros auxilios de forma correcta durante estos minutos cruciales. Para conocer más sobre esta situación, el informe Eurotest, en el que participa el RACE, ha analizado la formación en primeros auxilios de más de 2.700 conductores repartidos entre 14 países europeos, en colaboración con la Cruz Roja Internacional. Entre las principales conclusiones del estudio destacan los malos resultados obtenidos en España, siendo el tercer país con menor formación en primeros auxilios (solo la mitad de los conductores españoles ha recibido un curso de primeros auxilios) y ocupando el segundo peor puesto a la hora de conocer correctamente la cadena de respuesta ante una emergencia. Los países con formación obligatoria reciben los mejores resultados, como Croacia, Austria o Alemania, con más del 95% de los usuarios formados en primeros auxilios.

19 de marzo de 2013

EuroTest 2013: Encuesta europea sobre primeros auxilios

Análisis de 2.700 entrevistas a conductores en 14 países europeos

ÍNDICE

1. Introducción.....	3
2. Datos europeos e informes sobre primeros auxilios.....	7
3. Metodología: informe sobre primeros auxilios –EuroTEST ...	9
4. Resultados del Informe EuroTEST sobre primeros auxilios...	11
5. Resultados (Europa y España). Resumen.....	21
6. Conclusiones del Estudio.....	39
7. Normativa sobre primeros auxilios en España.....	41
8. Consejos sobre primeros auxilios para conductores.....	45
9. ANEXO. Corredores de emergencia: como facilitar el paso a los vehículos que acuden a un accidente.....	50



Introducción

Durante el año 2011 se produjeron en España 83.027 accidentes de tráfico con víctimas, con el resultado de 2.060 fallecidos, 11.347 heridos graves y 104.280 heridos leves. En estos 83.027 accidentes de tráfico, el tiempo de respuesta, la gestión del siniestro por parte de los primeros intervinientes en el escenario del impacto, y la respuesta de los servicios sanitarios ante los casos más críticos fueron vitales para la mejora de la cadena de supervivencia de los heridos. En todos y cada uno de estos casos, el tiempo y la formación del usuario jugaron un papel fundamental.

Para la mejora de la seguridad vial, y desde un 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 lado, 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 debe mejorar la rapidez y la calidad de la asistencia inicial al accidentado de tráfico. Según diferentes trabajos, los fallecimientos por accidentes de tráfico se sitúan en tres grandes momentos:

- ❖ Durante los primeros minutos 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 actuación de los intervinientes y la reducción de los tiempos de emergencia.**

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.

La formación a la hora de actuar ante un siniestro (modelo PAS) aumenta y mejora los niveles de prestación sanitaria, sabiendo cómo actuar en todo momento, y conociendo lo que se puede y lo que no se puede hacer. Por otro lado, 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.

Para complementar esta información, un estudio realizado por expertos médicos en países europeos con ingresos elevados mostró que cerca del 50% de las muertes en accidentes de tráfico ocurrieron en cuestión de minutos, bien en el lugar del accidente o de camino al hospital. Para los pacientes trasladados al hospital, cerca del 15% de las muertes se produjeron entre 1 y 4 horas después del accidente, cerca del 35% se produjo después de 4 horas (datos de Buyalert, 1999). Un meta-análisis de estudios más recientes mostró que la proporción de muertes en carretera en los primeros minutos tras el accidente es de entre el 37% y el 50% (Datos de CEC, 2003).

A la hora de intervenir en un accidente hay que tener en cuenta que la cadena de ayuda comienza, conforme a la Organización Mundial de la Salud², con aquellos que están presentes en el siniestro o que llegan primero al lugar del accidente. De esta manera, los usuarios, conductores o transeúntes que están junto al accidente en el momento de producirse, pueden jugar un papel importante de diversas formas, entre ellas:

- Contactar con los servicios de emergencia u otras formas de ayuda.
- Ayudar a apagar un incendio que se produzca como consecuencia del siniestro, y que pone en peligro la vida de sus ocupantes.
- Actuar para asegurar el lugar (por ej. evitando otros accidentes, riesgos, evitando daños a los sanitarios o controlando a las personas que interfieren en el lugar del siniestro entorpeciendo las labores de ayuda y rescate).

² Datos del informe mundial sobre prevención de lesiones de tráfico, OMS, 2004.

Para los países de la UE, la Directiva CE 2000/56 recomienda encarecidamente a los Estados miembros que tomen medidas para garantizar que los solicitantes de permisos de conducir sepan cómo actuar en caso de accidente en la fase de aprendizaje en la autoescuela. De esta manera, cualquier conductor, tras este periodo, sería capaz de evaluar a las víctimas de un accidente vial, incluidas acciones de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros y conocimientos básicos de primeros auxilios.

Uno de los resultados de estudio muestra como de los 14 países participantes en el informe Europeo elaborado por los clubes, resulta obligatorio un curso de formación en primeros auxilios para los que optan al permiso de conducir en:

- Austria
- Croacia
- República Checa
- Dinamarca
- Alemania
- Serbia
- Eslovenia
- Suiza

Entre los 14 países participantes en esta encuesta, no es obligatorio un curso de formación en primeros auxilios para los que optan al permiso de conducir:

- Bélgica
- Francia
- Finlandia
- Italia
- Portugal
- España

La formación del usuario resulta de vital importancia para una optimización de la atención y los tiempos de respuesta. Como se observa en el análisis de las fases de respuesta ante un accidente de tráfico, es en el segundo de los momentos descritos (los 60 minutos posteriores al accidente) donde más se puede trabajar en la reducción de los fallecimientos, potenciando la mejora de los tiempos de respuesta de las emergencias, ya sean de Bomberos, sanitarias, de tráfico... gracias a las informaciones y los datos de los acuden al auxilio de

los heridos. Y por otro lado, es también en esta segunda fase cuando se debe mejorar la propia asistencia que recibe el herido en los primeros momentos del accidente, formando a los conductores acerca de las maniobras de supervivencia que en los casos más graves pueden salvar la vida de un usuario de la vía.

En cualquier caso, es importante señalar que los primeros auxilios no se deben considerar como una alternativa a la intervención de los servicios de emergencia, sino como una fase inicial crucial en la prestación de una intervención rápida y eficaz. Los primeros auxilios inmediatos pueden contribuir a una reducción en la gravedad de la lesión y aumentar las probabilidades de supervivencia³.

Para abordar la cuestión de los primeros auxilios, el proyecto planteó en su fase inicial una serie de cuestiones para ser abordadas en el planteamiento, preguntas como ¿Cuál es el conocimiento que tienen los conductores españoles y europeos sobre primeros auxilios en carretera ante un accidente de tráfico? ¿Sabrían cómo actuar ante una emergencia? ¿Serían capaces de aplicar alguna de las maniobras de reanimación ante una situación extrema de supervivencia?

Para resolver estas dudas, y para poder establecer tendencias entre los países europeos, el grupo de trabajo EuroTEST, en el que participa el RACE, ha preguntado a los conductores de 14 países europeos acerca del conocimiento que tienen los usuarios ante estas cuestiones, proponiendo una batería de preguntas teóricas y ejercicios prácticos para conocer, de una parte, la formación en primeros auxilios; y por otra parte, saber si existen diferencias entre los países participantes en el proyecto.

El proyecto EuroTEST, en el que ha participado el RACE, ha contado con la colaboración de la Cruz Roja Internacional en su fase de desarrollo metodológico, trabajando con los responsables internacionales en el análisis y validación de los resultados. En el caso de la participación española, el RACE ha colaborado con la Cruz Roja Española en la elaboración de los cuestionarios, en la preparación de las encuestas y en la recopilación de los resultados, remitiendo toda la información al organismo central de coordinación del test en Alemania.

³ *Datos del informe de posición de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja de la UE / Centro Europeo de Referencia para la Educación en Primeros Auxilios, 2008*

Datos europeos e informes previos sobre primeros auxilios

Anteriormente al trabajo realizado por los clubes dentro del programa EuroTEST, los estudios previos realizados por organismos internacionales en materia de conocimiento de primeros auxilios mostraban unas claras diferencias de formación en la materia entre los países europeos, dentro de un bajo nivel general de conocimiento de los usuarios ante el comportamiento a seguir en un caso de emergencia con heridos.

Los trabajos de análisis realizados hace unos años sobre la formación de los usuarios en técnicas de reanimación ante una víctima mostraban cómo en general, la población tiene una muy baja formación en estas materias, con grandes diferencias⁴: los países del norte de Europa son los que mejor preparados estaban en primeros auxilios en estos trabajos, destacando los porcentajes de Noruega, Suecia e Islandia, seguidos de cerca por Alemania y Austria. Por el contrario, otros muchos países no alcanzaban ni un 10% de la población con formación en primeros auxilios, entre ellos España.



Estas grandes diferencias se explicaban entonces en la obligatoriedad de recibir un curso de primeros auxilios en la fase educativa, en la obtención del permiso de conducción o en la formación laboral.

Estos trabajos realizados hace unos años demuestran que no era suficiente el que los usuarios, de forma particular, fueran proactivos a la hora de realizar un curso de primeros auxilios. Para los autores del trabajo europeo sobre primeros auxilios, resultaba necesaria una norma que regulase este entrenamiento, haciendo a los usuarios mucho menos vulnerables a los riesgos más comunes.

El informe de la Cruz Roja Internacional señalaba como en 1973, Austria decidió hacer obligatorio un curso básico de entrenamiento en primeros auxilios en la obtención del permiso de conducción, o en Noruega, por

⁴ First aid in Europe Overview & perspectives. Jérémie Carré, Pascal Cassan, Diane Issard. Pág. 16 y ss. Más información en www.firstaidinaction.net

ejemplo, introduciendo un curso con técnicas de primeros auxilios en la escuela. A nivel europeo, una Directiva de 2003 obliga a los conductores profesionales a realizar un curso de primeros auxilios. Pero no existe una homogenización en Europa a la hora de recoger, mediante distintas clases de cursos, estas técnicas de reanimación, aun teniendo en cuenta que un paciente inconsciente con las vías respiratorias bloqueadas solo tiene 4 minutos para recuperar la respiración, o que un usuario con formación reduzca el riesgo siguiendo pasos tan sencillos como inclinar su cabeza hacia atrás y ponerlo en posición de recuperación para que sea capaz de respirar.⁵

Existen muchas causas que pueden explicar las muertes en el caso de producirse un accidente de tráfico, tales como lesiones cerebrales o del Sistema Nervioso Central, parada cardio respiratoria, pérdida importante de sangre, traumatismos torácicos y abdominales... Estas heridas deben ser tratadas con la mayor rapidez posible, aplicando para ello las técnicas de reanimación o de primeros auxilios con urgencia, ya que, por ejemplo, un corazón humano deja de latir cuatro minutos después de dejar de respirar, y se pueden producir daños cerebrales entre los cuatro y los seis minutos después de dejar de respirar. Las probabilidades de supervivencia en un paro cardiaco caen entre un 7% y un 10% cada minuto de retraso hasta la maniobra y tratamiento de reanimación.⁶



En Europa, existen diferentes disposiciones legales, no existiendo una obligatoriedad en realizar cursos de primeros auxilios, y tampoco se recoge de forma común el hecho de disponer de kits de primeros auxilios en el vehículo, elementos de gran ayuda en caso de acudir a un siniestro. Lo que sí existe es una base legal común en la que todos los profesionales que participan en labores comunes, como policía, bomberos, profesores... deben recibir cursos de primeros auxilios, pero se deja fuera la obtención del permiso de conducción, una buena oportunidad para impartir este tipo de entrenamientos.

⁵ Más información en la página de la Cruz Roja Internacional, disponible en inglés y en francés. <http://en.firstaidinaction.net/First-aid-in-Europe/Become-a-first-aider>

⁶ Cardiopulmonary Resuscitation CPR Statistics. American Heart Association 2007

Metodología: informe sobre primeros auxilios –EuroTEST

Como ya se ha comentado, cerca del 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en Europa mueren en los primeros minutos tras un accidente. Esta cifra se podría reducir drásticamente si todos supiésemos cómo prestar primeros auxilios de forma correcta durante estos primeros minutos cruciales. Así que, ¿cómo son los conocimientos de primeros auxilios de los conductores europeos? ¿Son suficientes para una intervención rápida y competente?

14 países europeos analizados en el estudio EuroTEST

En las entrevistas de la encuesta de conocimiento sobre primeros auxilios participaron 200 conductores en cada país: Bélgica, Dinamarca, Alemania, Finlandia, Francia, Italia, Croacia, Austria, Portugal, Suiza, Serbia, Eslovenia, España y la República Checa, sumando casi 2.800 entrevistas totales. Los entrevistados se dividieron en tres grupos de edad con aproximadamente una proporción igual entre hombres y mujeres:

- 18 a 25
- 26 a 59
- 60 años o más)

The image shows two pages of a questionnaire titled "PISA - Cuestionario para conductores". The left page contains the following questions:

- ¿Cuánto tiempo le toma llamar a una ambulancia o a los bomberos en su territorio? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿Da un primer auxilio si alguien sufre un primer auxilio? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿En caso de accidente o de accidente a alguien, cómo se comporta? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿Es el primer auxilio lo que se hace al salir de un accidente o de un siniestro? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿Qué debe hacer? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿Qué se debe hacer? (Siempre, a veces, nunca)

The right page contains the following questions:

- ¿Cómo se comporta al estado de la víctima? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)
- ¿El accidente es una emergencia y se llama? (Siempre, a veces, nunca)

Los encuestados tenían que contestar a un total de diez preguntas, dos de ellas con ejercicios prácticos. No había respuestas predefinidas, como en el método de respuesta múltiple. En su lugar, la mayoría de las preguntas requerían más de una respuesta.

Entrevistas en lugares concurridos

Los entrevistadores, preparados previamente por el centro de coordinación mediante una guía con la metodología común para todos los países, realizaron las encuestas a los conductores entre mayo y agosto de 2012. Para ello, cada club automovilístico eligió distintos lugares con un elevado volumen de tráfico, por ejemplo, áreas de servicio en autopistas o aparcamientos en centros comerciales. Para el test resultaba fundamental la distribución geográfica de los lugares de realización de las entrevistas para obtener una muestra de resultados lo más variada posible.

A nivel europeo, los entrevistadores fueron al menos dos representantes de cada club automovilístico nacional y de la Cruz Roja, los cuales participaron en la recogida de los datos a través de las encuestas, seleccionando los diferentes lugares en los que se instalaron los puntos de formación o carpas.

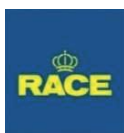
De forma común en los 14 países participantes en el informe se pedía que los ejercicios prácticos se realizaran con muñecos de prueba especiales para estas actividades, e incluso mediante voluntarios, para lo que resultaba necesario habilitar separaciones con el objeto de evitar que otros sujetos potenciales de ser encuestados posteriormente pudiesen tener ventaja al mirar, lo que podría haber condicionado las posibles respuestas del usuario ante el cuestionario propuesto por los monitores.



En España, las encuestas realizadas por el RACE y la Cruz Roja Española incluyeron diferentes lugares de Toledo y Madrid, y se realizaron durante los meses de abril, mayo y junio de 2012.

Resultados EuroTEST sobre primeros auxilios en Europa: muchos quieren ayudar, pero pocos saben cómo hacerlo

Usted está conduciendo por una carretera tranquila, y de pronto, aparece junto a la carretera un vehículo que ha sufrido un accidente de tráfico. Los ocupantes están heridos. ¿Qué hace? Parar y ayudar, por supuesto. Pero, ¿cómo? Esta es una cuestión crucial ya que cerca de dos tercios de todos los conductores europeos se sienten lo suficientemente seguros para prestar primeros auxilios, pero solo cerca del 18 por ciento saben exactamente qué hacer cuando son los primeros en llegar al lugar de un accidente. **En España**, estas cifras son más preocupantes, porque el 57% de los conductores entrevistados se sienten con confianza para prestar primeros auxilios, pero sólo el 5,5% sabe cómo actuar siguiendo la cadena de respuesta correcta ante una emergencia.



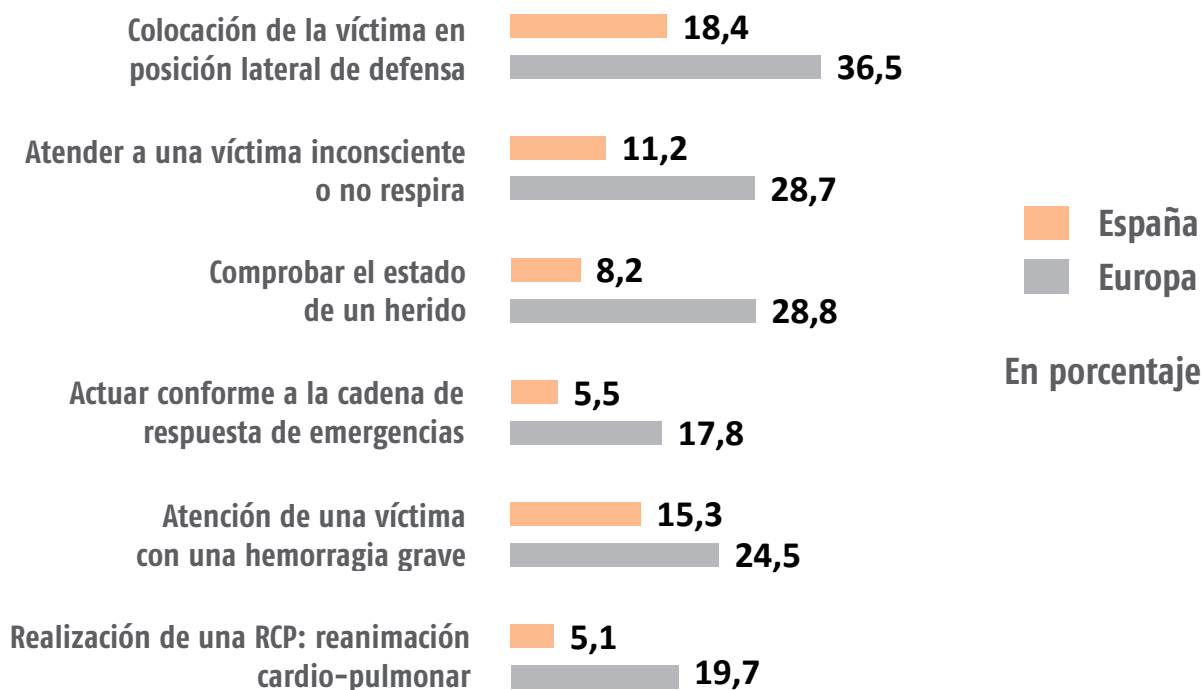
EuroTEST 2013: Conocimiento de primeros auxilios sobreestimado

Gran diferencia de resultados entre teoría y práctica

EN TEORÍA...



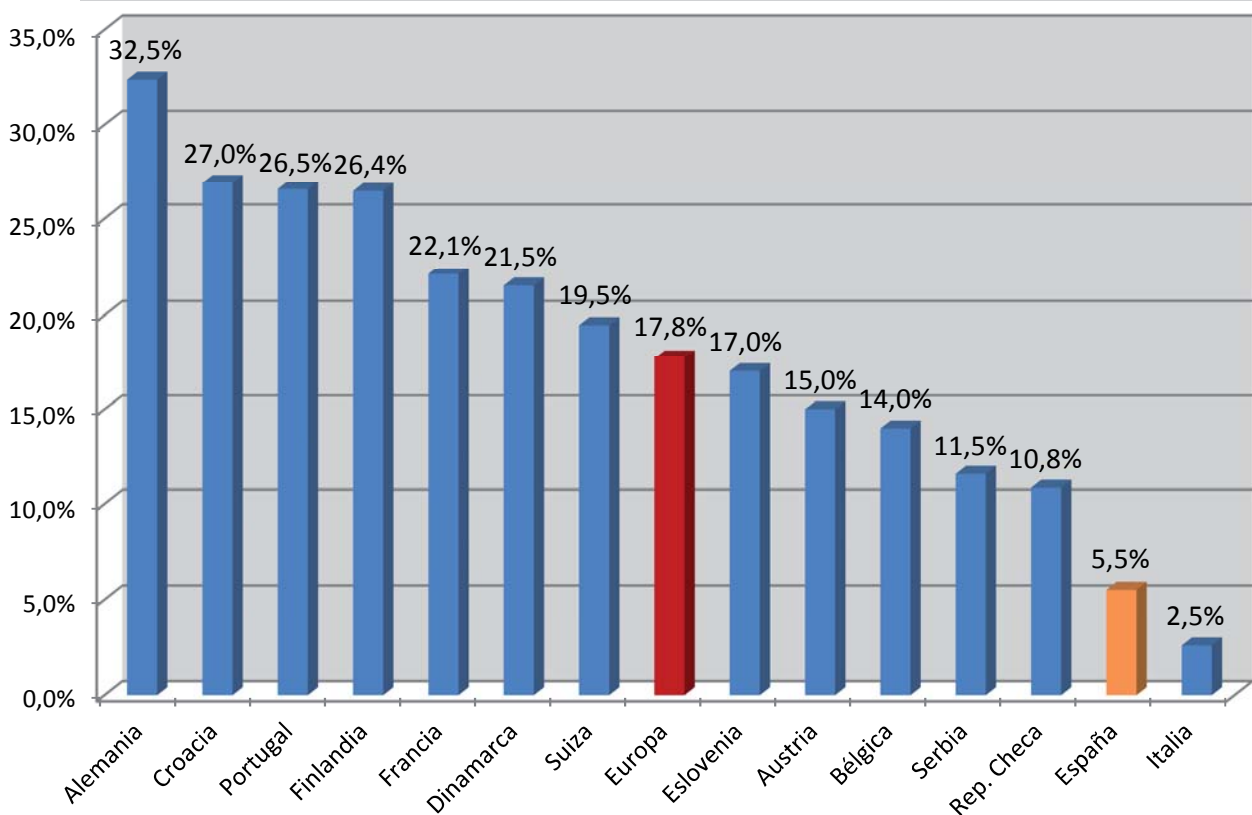
EN LA PRÁCTICA...



La cadena de respuesta para emergencias

El 17,8% de los conductores europeos analizados, estableciendo una media entre el total de cuestiones respondidas, sabría cómo actuar en una emergencia siguiendo la cadena de respuesta de forma acertada. En **España**, los resultados arrojan un 5,5% de conocimiento, lo que nos sitúa como el segundo peor país del test. En la parte opuesta, Alemania y Croacia destacan por su alto nivel de conocimiento, alcanzado el 32,5% en el país germano.

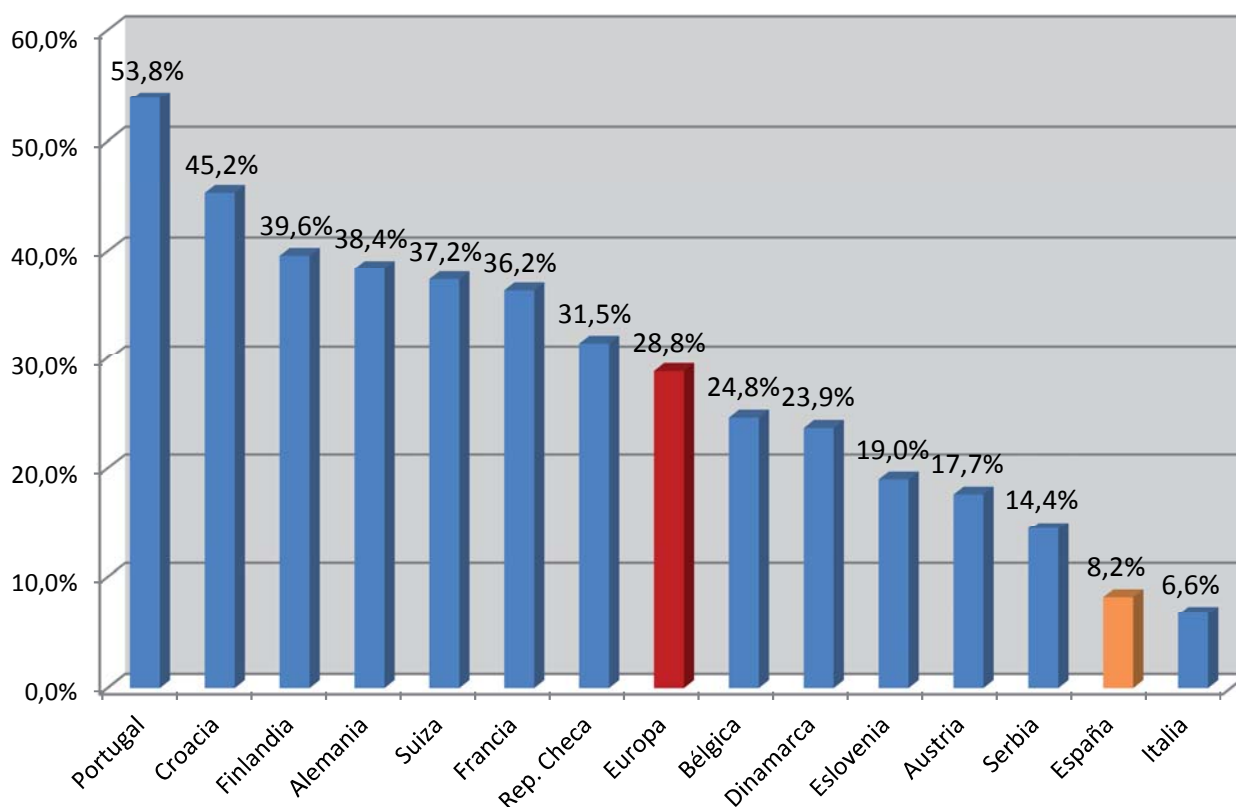
EuroTEST 2013. Conocimiento de la cadena de respuesta ante una emergencia, por países



Dentro de la cadena de respuesta ante una emergencia ante un accidente más de un tercio de los conductores sabían que debían proteger primero su propia seguridad, y menos del 50% de los entrevistados contestaron que se debe señalar el lugar del accidente. Casi el mismo número habría determinado el estado de la persona o personas heridas o prestado primeros auxilios inmediatamente. Solo algo de dos tercios habría realizado una llamada de emergencia. Esto es bueno, pero no lo suficiente, teniendo en cuenta que algo más del 50% indicó correctamente el número de emergencias europeo, 112. Cerca del 40% de los participantes indicaron un número de emergencias nacional, y cerca del 11% no conocían ningún número de emergencias.

Resulta alarmante comprobar como más del 71% de los conductores europeos no estaban seguros de cómo comprobar correctamente el estado de la víctima. Casi el 75% respondió que hablarían con el herido para comprobar el nivel de consciencia/respuesta de la víctima. Solo cerca del 50% de los participantes habrían comprobado si respiraba. Solo el 45% habría comprobado si la víctima presentaba hemorragias o lesiones graves.

EuroTEST 2013. Conocimiento sobre como comprobar el estado de la víctima, por países



Medidas para salvar vidas

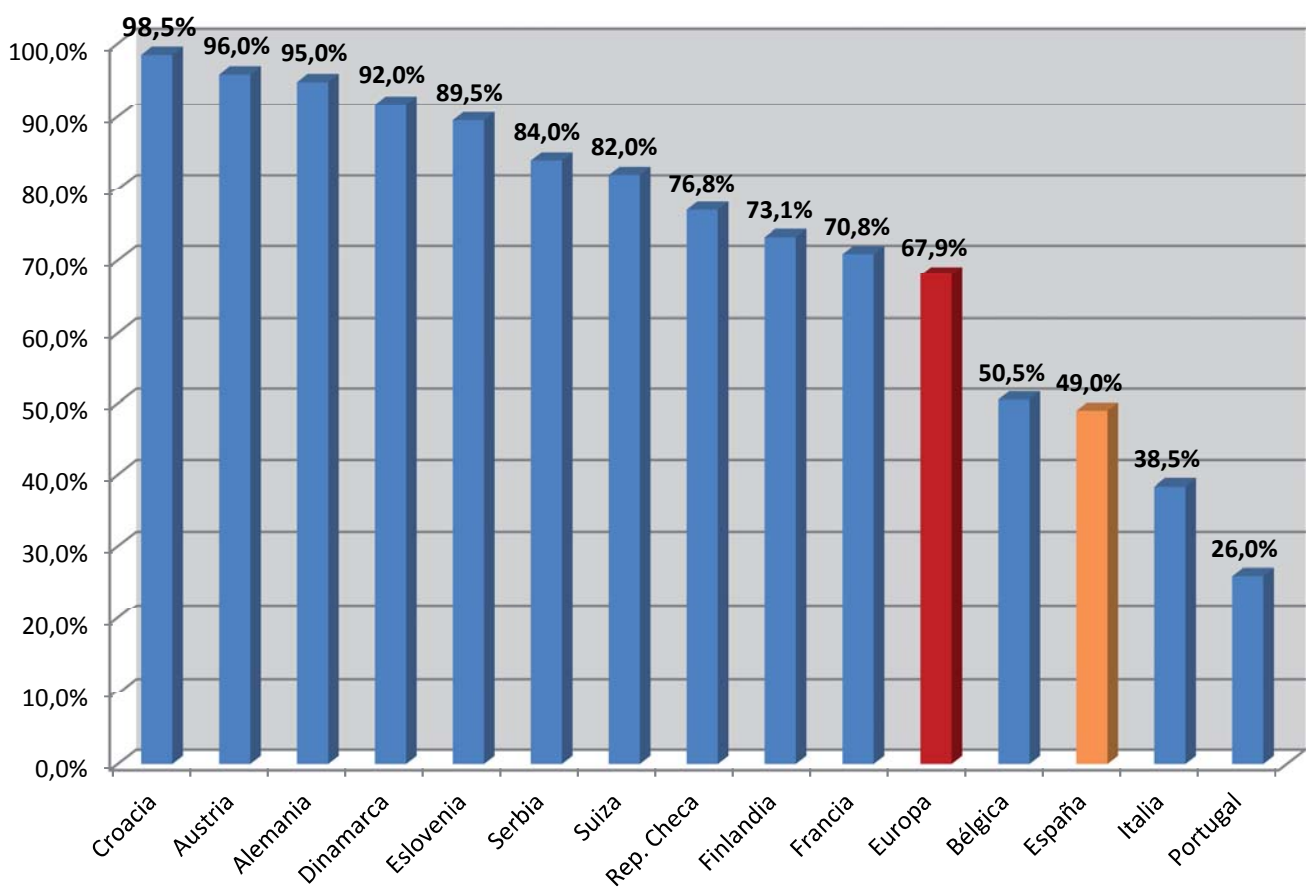
¿Cuál es la acción correcta si la víctima está inconsciente y ya no respira? Cerca del 71% de los usuarios europeos no lo sabía exactamente. Mientras que un 75% de los conductores preguntados mencionaron la Reanimación Cardiopulmonar (RCP), solo uno de cada tres recordaba que primero se debía tumbar a la víctima sobre su espalda. En la práctica, más del 80% fueron incapaces de realizar correctamente una RCP, o tumbar a una víctima con un brazo que sangre abundantemente sobre su espalda, en la que solo el 30% de los entrevistados recordaron esta medida. Hasta un 80% habrían colocado un vendaje compresivo. Aún así, el balance final es que cerca de, 75% de los usuarios en Europa no tienen conocimientos adecuados.

La víctima está inconsciente pero respira con normalidad. ¿Cómo coloco a la víctima en posición de recuperación? La respuesta es sencilla: tumbar a la víctima en el suelo y girar a la persona sobre su lado, lo que casi el 70% de los entrevistados supieron hacer correctamente en la práctica. No obstante, solo cerca del 42% recordaban asegurarse de comprobar y mantener una vía respiratoria abierta. En consecuencia, solo el 36,5% de los europeos encuestados realizaron correctamente ambas medidas juntas.

Necesidad de cursos de repaso regulares

Los hallazgos de la encuesta no son realmente sorprendentes si tenemos en cuenta que cerca de un tercio de los conductores entrevistados admitieron no haber asistido nunca a un curso de primeros auxilios. Cerca del 22% habían asistido a un curso de primeros auxilios hacía más de diez años, sólo cerca de un tercio habían asistido a un curso de primeros auxilios como requisito previo imprescindible para la obtención del permiso de conducir.

EuroTEST 2013: Conductores que han recibido un curso de primeros auxilios, por países



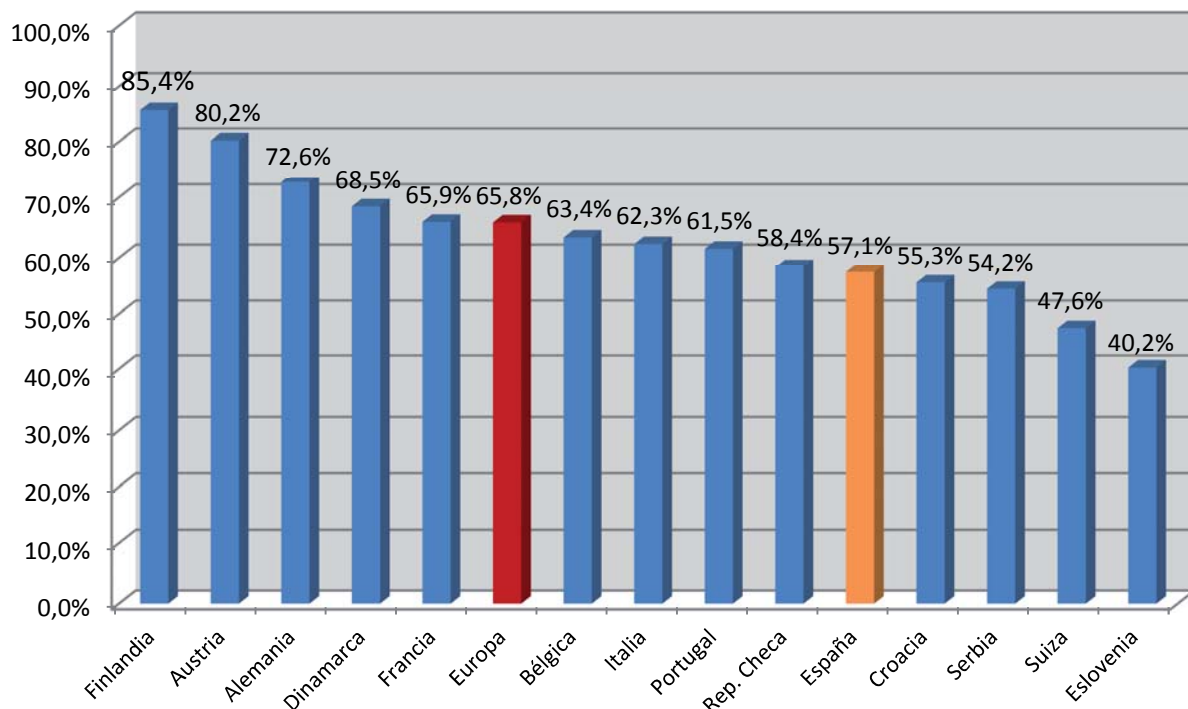
En Portugal, **España**, Italia y Bélgica, el número de conductores que no habían asistido nunca a un curso de primeros auxilios era mucho mayor que la media europea. El número resultaba asimismo especialmente alto en Francia y Finlandia. Todos ellos son países en los que no existe una obligación legal de asistir a un curso de primeros auxilios.

Sin embargo, la asistencia obligatoria no es en absoluto una garantía de la capacidad de prestar primeros auxilios en la práctica de forma segura y competente, especialmente cuando el curso se ha realizado hace bastante tiempo. Tal y como muestra la encuesta, por lo general los conductores tienen algunas capacidades fundamentales. No obstante, muchos de ellos no están seguros de cómo realizar medidas complejas salvavidas como la maniobra RCP. Por ello, se recomienda encarecidamente cursos de repaso regulares.

Cualquiera puede salvar vidas

Incluso los técnicos mejor formados pueden no ser capaces de salvar la vida de una víctima si, por ejemplo, no se detiene inmediatamente una hemorragia grave. Después de todo, aplicar un vendaje compresivo no es algo complejo, si se recuerda cómo hacerlo. Cualquiera puede ganar un tiempo valioso hasta la llegada de los servicios de emergencia y puede ayudar a mitigar las secuelas de un accidente o incluso salvar una vida.

EuroTEST 2013: Seguridad para prestar primeros auxilios, por países

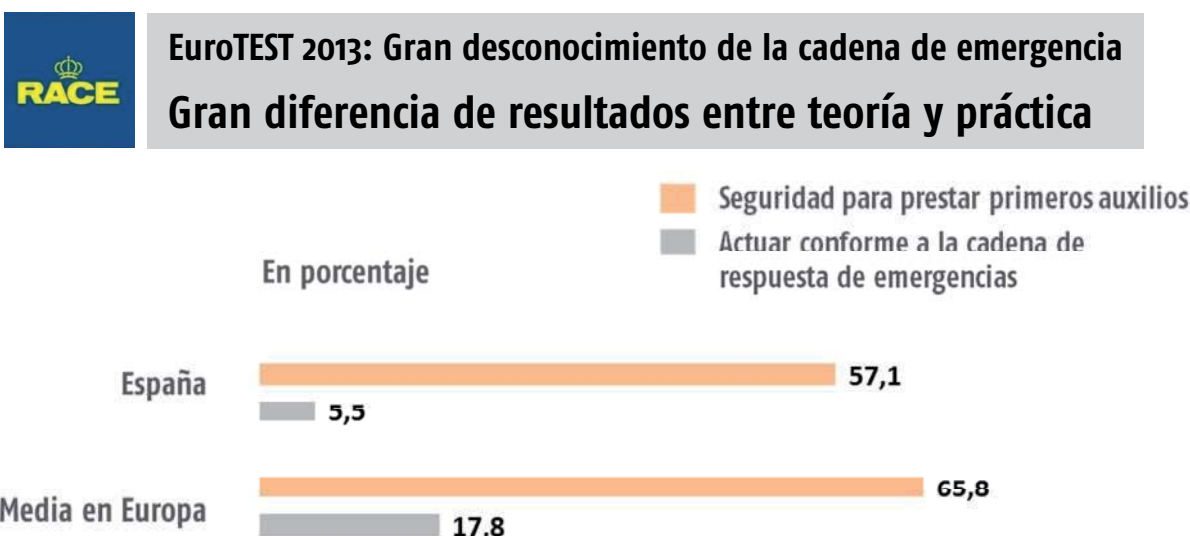


Un viaje a través de Europa muestra que en algunos países no recibiremos gran ayuda en el caso de sufrir un siniestro

El viaje por Europa empieza en **Portugal**, con una grata sorpresa: cerca del 75% de los conductores entrevistados en el país luso dijeron que no habían asistido nunca a un curso de primeros auxilios. Sin embargo, al preguntarles cómo comprobar el estado de una víctima, los portugueses dieron las respuestas más competentes, y más de la mitad de ellos mencionaron todos los puntos fundamentales. A la hora de comprobar hemorragias/lesiones graves, cerca de tres cuartas partes de los entrevistados dieron la respuesta correcta. Más de la mitad de los encuestados sabían cómo tratar a una víctima inconsciente que había dejado de respirar. Los participantes portugueses de la encuesta solo suspendieron en la cuestión sobre el vendaje compresivo: solo un 58% recordaba la medida.

Los conductores españoles tienen falta de confianza

La situación en España fue bastante diferente. Uno de cada tres conductores españoles afirmó no sentirse seguros en absoluto para prestar primeros auxilios, y solo cerca del 43% habría realizado una llamada de emergencia. Ni siquiera el 50% habría hablado con la persona herida para comprobar su nivel de consciencia/respuesta, y todavía peor, solo cerca del 9% habría comprobado si la víctima presentaba hemorragias/lesiones graves. En la práctica, cerca del 40% no supo colocar a la víctima en la posición de recuperación. Por último, mientras que un 45% recordó mencionar la maniobra RCP, casi ninguno de ellos fue capaz de realizarla correctamente. **(Más datos en el capítulo 5).**



En Francia se aprenden los primeros auxilios por iniciativa propia

Cerca de un 46% de los participantes franceses afirmaron haber asistido a un curso de primeros auxilios por iniciativa propia, la tasa más alta en Europa. Con un total del 38% de respuestas correctas, los franceses demostraron saber la mejor forma de tratar una herida con abundante sangre, y cerca del 44% incluso recordó tumbar a la víctima sobre su espalda.

Pasemos a **Bélgica**. Casi el 88% de los participantes belgas respondieron que hablarían con el herido para comprobar el nivel de consciencia/respuesta de la víctima. Por otro lado, solo el 28% sabía exactamente cómo realizar una RCP.

Los alemanes son los mejores en «la cadena de respuesta en emergencias», y los austriacos no conocían el 112

De todos los europeos encuestados, los alemanes tenían los mejores conocimientos sobre la cadena de respuesta en emergencias: cerca de un tercio mencionó todos sus elementos. Más del 50% habría asegurado su propia seguridad, mientras que cerca del 75% habría asegurado el lugar del accidente, los resultados más altos en ambos casos.

Atravesando los Alpes, en **Austria**, la situación fue la siguiente: cerca de un cuarto de los participantes habían asistido a un curso de primeros auxilios hacía no más de diez años. Casi el 85% mencionó los primeros auxilios como elemento de la cadena de respuesta en emergencias. Lo que resulta alarmante es que el 93% no conocía el número europeo de emergencias – 112. Un porcentaje similar no indicó exactamente qué hacer con una persona herida que ha dejado de respirar. En la práctica, más del 85% fueron incapaces de realizar correctamente una RCP. Solo 1 de cada 100 sabía todos los pasos necesarios para tratar una herida que sangre abundantemente.

Los checos destacan en la reanimación cardiopulmonar (RCP), y los croatas, los mejores en la posición de recuperación

Cerca de un tercio de los participantes checos no estaban seguros de si se sentirían lo suficientemente seguros para prestar primeros auxilios. Solo cerca del 10% respondió con un rotundo no. Solo cerca del 17% habría asegurado su propia seguridad. Los checos lo hicieron mucho mejor en el ejercicio práctico aunque: cerca del 39%, la tasa más alta de Europa, realizó correctamente todos

los pasos necesarios de la RCP. Un sorprendente 75% incluso se aseguró de continuar con la RCP hasta la llegada de los servicios de emergencia.

En **Eslovenia**, la siguiente parada, solo el 40% de los entrevistados se sentía suficientemente seguro como para prestar primeros auxilios. Además, cerca del 75% habría comprobado y mantenido una vía respiratoria abierta en una víctima colocada en la posición de recuperación. Cerca de dos tercios comprimieron el pecho de la víctima 30 veces a la hora de realizar la RCP.

Justo al otro lado de la frontera, en **Croacia**, casi todos los conductores entrevistados afirmaron haber asistido a un curso de primeros auxilios. Sin embargo, justo el 50% lo había hecho hace más de 10 años. Para la gran mayoría, la asistencia fue un requisito previo obligatorio para la obtención del permiso de conducir. Hasta un 95% habría realizado una llamada de emergencia. Un impresionante 63% conocía cada detalle de la posición de recuperación. Algo más de un 72% colocó sus manos correctamente al realizar la maniobra RCP, pero solo cerca del 8% sabía cómo realizar todos los pasos necesarios.

Los italianos suspendieron varias veces en las cuestiones

El viaje nos lleva hasta **Italia**, donde casi ninguno de los entrevistados fue capaz de nombrar todos los elementos de la cadena de respuesta de emergencias. Concretamente, solo cerca del 14% dijo que era fundamental asegurar el lugar del accidente y solo el 17% mencionó primeros auxilios. Los participantes italianos suspendieron en esta categoría. Su nivel fue igualmente nefasto a la hora de comprobar el estado de la víctima. Cerca del 93% fue incapaz de nombrar todos los elementos importantes; solo cerca del 22% mencionó la respiración. Para una víctima inconsciente que respira con normalidad habría sido todavía peor: aunque cerca del 60% habría tumbado a la víctima sobre el suelo y girado su cuerpo hacia un lado, solo cerca del 17% habría comprobado y mantenido una vía respiratoria abierta. Tan solo un 8% sabía que ambas medidas eran necesarias.

Los finlandeses asistieron a cursos por motivos profesionales

El punto final de nuestro viaje nos lleva hacia el norte, a Finlandia: mientras que solo cerca del 2% de los entrevistados en este país asistieron a un curso de primeros auxilios como parte de su formación para obtener el permiso de

conducir, el 75% de ellos lo había hecho por motivos profesionales. Los finlandeses estaban, con diferencia, más seguros de sí mismos que sus compañeros europeos. Cerca del 85% se sentía seguro para prestar primeros auxilios correctamente. Además, casi todos habrían llamado al número de emergencias 112 para pedir ayuda. A la hora de comprobar el estado de víctima, el 91% recordó comprobar también si la víctima respiraba. Un número igual indicó la RCP como medida de rescate para una víctima que ha dejado de respirar. Cerca del 96% habría aplicado un vendaje compresivo en una herida en el brazo que sangrase abundantemente. Los finlandeses se llevaron la «corona europea» en todas estas preguntas.

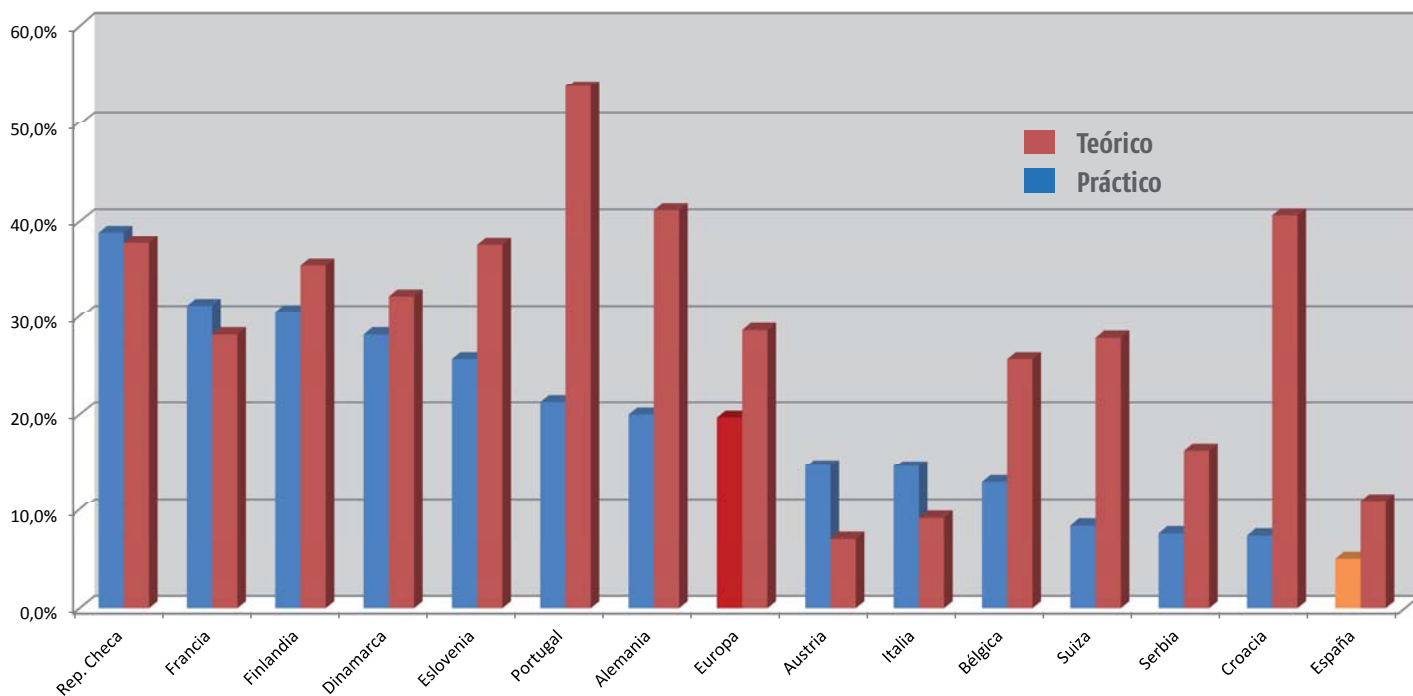
Por último, Dinamarca, Suiza y Serbia se mantuvieron en los niveles medios de la tabla, sin destacar en ninguna respuesta específica.

Mejorando los conocimientos de primeros auxilios en Europa

Los resultados de la encuesta europea sobre los primeros auxilios realizado entre los clubes europeos, con la colaboración de la Cruz Roja Internacional, varió considerablemente de un país a otro, como se ha podido comprobar con los resultados. Sin embargo, no debería haber diferencia cuando un conductor está herido en un accidente de tráfico producido en España, Alemania o la República Checa. Una condición, como es la falta de formación que pone en peligro la vida del herido, no debería entender de nacionalidades. Por lo tanto, resultan necesarias mejoras importantes en los conocimientos de primeros auxilios en toda Europa.

La formación en primeros auxilios evitaría situaciones como la detectada, por ejemplo, en la realización de la importante maniobra de reanimación cardiopulmonar, capaz de salvar la vida a un herido en caso de parada. La gran diferencia entre el conocimiento teórico de los usuarios (su propia percepción de saber realizar la maniobra) y la capacidad real de realizar la maniobra de reanimación, por ejemplo, demuestra que en muchos casos nos creemos estar más capacitados ante una intervención en el caso de un accidente de tráfico de lo que en realidad estamos. Solo con una buena formación en primeros auxilios, con cursos periódicos de actualización, podremos evitar esta situación.

EuroTEST 2013. Comparativa entre el conocimiento teórico y práctico en la maniobra de reanimación cardiopulmonar (RCP), por países



Resultados del Informe EuroTEST sobre primeros auxilios. Análisis de las preguntas y comparativa Europa – España

Como ya se ha explicado, el informe estuvo compuesto por ocho cuestiones teóricas, y dos prácticas, guiadas por técnicos sanitarios.

Pregunta 1:

¿Cuándo asistió por última vez a un curso de primeros auxilios?

En Europa...

El 32,1% de los conductores europeos nunca han asistido a un curso de primeros auxilios. En muchos casos se trata de usuarios de países donde no es obligatorio recibir un curso de primeros auxilios, lo que se traduce en una baja formación sanitaria.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Cuándo asistió por última vez a un curso de primeros auxilios?	Europa	España
Nunca	32,1%	51%
Hace menos de 5 años	36%	32,5%
Hace menos de 10 años	9,5%	6,5%
Hace más de 10 años	22,4%	10%

En España...

Si hablamos de los resultados obtenidos en nuestro país, la mitad de los usuarios españoles no han recibido nunca un curso de primeros auxilios, hecho que incidirá en los resultados globales del test en nuestro país. Uno de cada diez conductores en España ha recibido un curso de primeros auxilios hace más de 10 años, un 6,5% hace menos de 10 años, y un 32,5% hace menos de 5 años.

Por edades, el porcentaje más alto se sitúa en la categoría de más de 60 años, donde tres de cada cuatro conductores en esta franja de edad reconoce que nunca ha recibido un curso de primeros auxilios. Por el contrario, el 64% de los usuarios entre 26 y 59 años ha realizado un curso, y el 60% entre 18 y 25.

Por grupo de edad en ESPAÑA

	18 - 25	26 - 59	60+
Nunca	40,3%	36,4%	76,1%
Hace menos de cinco años	50,7%	43,9%	3,0%
Hace menos de 10 años	9,0%	6,1%	4,5%
Hace más de 10 años	0,0%	13,6%	16,4%

Comparativa entre países

Una comparación entre países muestra como Portugal, con un 74%, es el país donde menos cursos se han realizado de primeros auxilios, seguido de Italia (61,5%) y España, que ocupa la tercera posición con un 51%.

Nunca asistió a un curso de primeros auxilios. Porcentajes más altos:

- Portugal (74,0%)
- Italia (61,5%)
- España (51,0%)
- Bélgica (49,5%)
- Francia (29,2%)
- Finlandia (26,9%)

El resultado global obtenido en estos países está relacionado directamente con la obligatoriedad de hacer este tipo de cursos de primeros auxilios, ya que en todos estos países no se requiere la realización de este entrenamiento a la hora de obtener el permiso de conducir.

Pregunta 2: ¿Por qué asistió al curso de primeros auxilios?

En Europa...

El 34,8% de las respuestas obtenidas entre los conductores europeos entrevistados que realizaron un curso de primeros auxilios declararon haberlo realizado como parte del temario para la obtención del permiso, lo que estaba condicionado por la obligatoriedad de dicha formación. Un 40% lo realizaron por motivos profesionales, y un 27% por interés personal.

Por edades, el porcentaje más importante en el apartado de formación para la obtención del permiso se sitúa entre los 18 y los 25 años, mientras que en el grupo de motivos profesionales se emplaza en el de 26 a 59 años, y el interés personal en los conductores de más de 60 años.

Por grupo de edad:

	18-25	26-59	60+
... parte de la formación/exámenes de conducir	50,2%	40,2%	33,9%
Motivos profesionales	36,5%	44,8%	43,7%
Interés personal	17,0%	17,4%	26,4%

En España...

El dato en nuestro país muestra como el principal motivo para la realización de un curso de primeros auxilios es por motivos profesionales (62,2%), seguido de los motivos personales (25,5%) y un 14,3% que declara haberlo realizado como parte del temario para la obtención del permiso, aunque no sea obligatorio un curso específico para su obtención.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Por qué asistió al curso?	Europa	España
Formaba parte de mi formación/exámenes para el permiso de conducir	34,8%	14,3%
Por motivos profesionales	40,6%	62,2%
Interés personal	27,3%	25,5%

Comparativa entre países:

- Formación en conducción

↑ Croacia (90,4%), Eslovenia (74,9%), Alemania (61,6%)

↓ Bélgica (1,0%), Finlandia (2,1%), Francia y Portugal (5,8%)

- Motivos profesionales:

↑ Finlandia y Portugal (75,0%), Bélgica (69,3%), Dinamarca (65,8%)

↓ Croacia (23,4%), Eslovenia (25,1%), Alemania (25,8%)

- Interés personal:

↑ Francia (46,4%), Italia (42,9%), Bélgica (32,7%)

↓ Croacia (1,5%), Eslovenia (3,4%), Serbia (11,9%)

Pregunta 3:

¿Se siente seguro para prestar primeros auxilios en caso de accidente?

En Europa...

El 34,2% de los conductores europeos entrevistados para el informe no son capaces o no se sienten lo suficientemente seguros para prestar primeros auxilios en caso de emergencia, ni tampoco saben si serían capaces de prestar primeros auxilios en caso de emergencia. Por grupos de edad, la gente joven, entre 18 y 25 años, son los que más seguros se sienten.

En España...

El dato en España muestra como casi cuatro de cada 10 conductores en nuestro país no se siente seguro a la hora de prestar los primeros auxilios, o no sabrían actuar con seguridad en el caso de tener que socorrer a una víctima (un 8,2%). En este caso, España encabeza el ranking de conductores europeos que no se sienten seguros en prestar los primeros auxilios, seguido de Eslovenia y Portugal.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Se siente seguro para prestar primeros auxilios en caso de accidente ?	Europa	España
Sí	65,8%	57,1%
No	20%	34,7%
No lo sé	14,2%	8,2%

Comparativa entre países:

- **Sí** (países con resultados más altos de confianza)

↑ Finlandia (85,4%), Austria (80,2%), Alemania (72,6%)

- **No** (países con resultados más bajos de confianza):

↓ **España** (34,7%), Eslovenia (32,4%), Portugal (30,8%)

Pregunta 4:

Usted es el primero en llegar al lugar de un accidente en el que alguien está herido. ¿Qué hace?

En Europa...

El 82,2% no sabe qué pasos debe tomar al ser el primero en llegar al lugar del accidente (cadena de respuesta en emergencias). Un escaso 18% completó las cuatro respuestas plantadas para una correcta atención. Por edades, de nuevo la gente joven (18-25 años) son los que mejores resultados obtienen.

Porcentajes por grupo de edad y respuestas correctas en Europa.

	Edad 18 - 25	Edad 26 - 59	Edad 60+
Todas las respuestas correctas:	20,4%	17,9%	15,6%

Los datos muestran un menor conocimiento con el aumento de la edad

En España...

El 94,5% de los conductores encuestados en nuestro país NO completaron la cadena de respuestas que se conoce como conducta PAS (Prevenir, avisar y socorrer). Solo un bajo 5,5% de los conductores (2º país con peores resultados tras Italia) sabría cómo actuar correctamente ante una situación de accidente de tráfico, respondiendo correctamente las respuestas planteadas.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Usted es el primero en llegar al lugar de un accidente en el que alguien está herido. ¿Qué hace?	Europa	España
Tener en mente mi propia seguridad	35,4%	23%
Asegurar el lugar del accidente	46,2%	20,5%
Realizar una llamada de emergencia	68,9%	42,5%
Prestar primeros auxilios	45,3%	22%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- Propia seguridad

↑ Alemania (52,5%), Croacia (45,0%), Eslovenia (44,5%)

↓ Rep. Checa (16,5%), Austria (18,5%), Bélgica (22,0%)

- Asegurar el lugar del accidente. Resultados por países

↑ Alemania (72,5%), Austria (70,0%), Finlandia (65,5%)

↓ Italia (14,5%), **España** (20,5%), Bélgica (32,5%)

- Llamada de emergencia:

↑ Croacia (95%), Bélgica (90%), Austria (88,5%)

↓ **España** (42,5%), Italia (54%), Serbia (55,5%)

- Prestar primeros auxilios:

↑ Austria (84,5%), Alemania (74,5%), Croacia (73,0%)

↓ Italia (17,0%), **España** (22,0%), Bélgica (39,0%)

Todas las respuestas:

↑ Alemania (32,5%), Croacia (27,0%), Portugal (26,5%)

↓ Italia (2,5%), **España** (5,5%), Rep. Checa (10,8%)

Sin respuesta:

↓ **España** (17,0%), Dinamarca (13,5%), Portugal (12,5%)

Pregunta 5:

¿Cuál es el número de teléfono de los servicios de rescate?

En Europa...

El 57,7% de los conductores europeos respondieron que el número de teléfono de los servicios de rescate es el 112, mientras que un 40,3% de los usuarios indicaron un número diferente, correspondiente al teléfono de emergencias nacional de su país. Uno de cada 10 entrevistados no conocía ni el teléfono de rescate europeo ni el nacional. Por grupos de edad, las categorías de conductores más jóvenes identificaron más veces el 112 como teléfono en caso de emergencias.

En España...

El dato en España sobre conocimiento del número de respuesta ante una emergencia se sitúa por encima de la media europea, con casi un 80% de las respuestas correctas que señalaron al 112 como el teléfono de emergencias al que llamarían en el caso de tener que contactar ante un accidente de tráfico, frente al 57,7% de media en Europa. Por otro lado, un bajo 6,6% de los usuarios en nuestro país, frente al 40% de la media europea, señaló un número diferente.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Cuál es el número de teléfono de los servicios de rescate?	Europa	España
El 112	57,7%	79,5%
Número de emergencias nacional	40,3%	6,5%
No lo sé	10,7%	6%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- Encuestados que indicaron el número 112 como emergencias:

↑ Finlandia (97,0%), Portugal (94,5%), Dinamarca (91,5%)

↓ Austria (7,0%), Serbia (8,5%), Italia (14,5%), Suiza (18,0%)

Pregunta 6:**¿Cómo comprueba el estado de la víctima? (Pregunta teórica)****En Europa...**

El 71,2% de los conductores europeos consultados en la encuesta no sabe cómo comprobar el estado de la víctima de forma correcta, ya que sólo el 28,8% de los encuestados respondieron de forma acertada a las 3 cuestiones planteadas.

En España...

En España se obtienen puntuaciones muy bajas (en algunos casos de las más bajas del estudio) en este apartado. La mitad de los conductores españoles no sabe cómo comprobar el nivel de consciencia o respuesta de la víctima. Más del 70% no sabe cómo comprobar si la víctima respira, y más del 90% no sabe cómo comprobar si presenta hemorragias graves. Por edades, los mejor preparados están entre los 18 y los 25 años.

Tan solo un 8,2% de los conductores españoles acertó a contestar correctamente a las tres cuestiones planteadas, por lo que el 91,8% de los usuarios no sabría cómo comprobar el estado de una víctima ante un accidente. España obtiene los peores resultados en Europa en dos de las tres respuestas consideradas como correcta, lo que supone una falta importante de formación. También los resultados destacan como España es el país con mayor porcentaje de personas que no responden a estas cuestiones, lo que equivale a una nota negativa por falta de conocimiento.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
¿Cómo comprueba el estado de la víctima?	Europa	España
Comprobar el nivel de consciencia/respuesta de la víctima	74,3%	48%
Comprobar si respira	57,4%	29,6%
Comprobar si presenta hemorragias/lesiones graves	44,8%	9,2%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

Comprobar (si)...

... El herido tiene consciencia/respuesta:

↑ Bélgica (88,1%), Alemania (81,1%), Italia (80,3%)

↓ España (48,0%), Serbia (57,5%), Rep. Checa (65,8%)

... Respira:

↑ Finlandia (91,0%), Croacia (84,8%), Portugal (82,7%)

↓ Italia (22,4%), España (29,6%), Bélgica (46,5%)

... Presenta hemorragias/lesiones graves:

↑ Portugal (73,1%), Croacia (69,5%), Alemania (60,5%)

↓ España (9,2%), Italia (14,5%), Dinamarca (32,1%)

Todas las respuestas correctas:

↑ Portugal (53,8%), Croacia (45,2%), Finlandia (39,6%)

Sin respuesta a las cuestiones planteadas:

España (32,7%)

Pregunta 7: La víctima está inconsciente y ya no respira. ¿Qué hace?
(Pregunta teórica)

En Europa...

El 71,3% de los conductores europeos consultados en la encuesta no sabe cómo ayudar a una víctima que está inconsciente y que ya no respira, ya que solo un 28,7% de los encuestados respondió de forma acertada a las cuestiones planteadas, como tumbar a la víctima sobre su espalda o iniciar la maniobra de RCP. Por edades, sorprende el dato de respuestas correctas, igualándose entre los más jóvenes y los conductores de más edad. De hecho, en la cuestión de la reanimación cardiopulmonar, los usuarios entre 26 y 59 años son los que obtienen el porcentaje de respuestas correctas más alto.

Por grupo de edad:

	18 - 25	26 - 59	60+
Tumbar a la víctima sobre su espalda	36,4%	32,0%	36,3%
Iniciar la RCP	76,9%	80,5%	76,5%

En España...

En España también se obtienen puntuaciones muy bajas en esta cuestión. Sólo un 14% de los conductores tumbaría a la víctima sobre su espalda para poder iniciar las maniobras, y un 44% iniciaría las maniobras de reanimación cardiopulmonar (RCP). De todos los conductores encuestados, sólo un 11,2% contestó de forma correcta a las dos cuestiones, lo que supone que el 89% de los usuarios no saben qué hacer si una víctima está inconsciente y que ya no respira. España obtiene los peores resultados en la maniobra de RCP y la mitad no supieron contestar ninguna respuesta.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
La víctima está inconsciente y ya no respira. ¿Qué hace?	Europa	España
Tumbar a la víctima sobre su espalda	34,4%	14,3%
Iniciar la RCP (Reanimación cardiopulmonar)	75,1%	44,9%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- Tumbiar a la víctima sobre su espalda:

↑ Portugal (53,8%), Rep. Checa (47,0%), Alemania (46,3%)

↓ Austria (7,8%), **España** (14,3%), Bélgica (27,7%)

- Iniciar la RCP:

↑ Finlandia (91,0%), Eslovenia (90,5%), Rep. Checa (88,6%)

↓ **España** (44,9%), Croacia (64,0%), Italia (65,8%)

Ambas respuestas:

↑ Portugal (53,8%), Alemania (41,1%), Croacia (40,6%)

↓ Austria (7,3%), Italia (9,2%), **España** (11,2%)

Sin respuesta:

España (52,0%), Croacia (31,0%), Italia (29,7%)

Pregunta 8: La víctima presenta una herida en el brazo con hemorragia grave. ¿Qué hace? (Pregunta teórica)

En Europa...

El 75,5% de los usuarios europeos no saben cómo ayudar a una víctima que presenta una herida en el brazo con hemorragia grave, ya que solo un 24,5% de los encuestados respondió de forma acertada a las cuestiones planteadas, como tumbar a la víctima sobre su espalda o aplicar un vendaje compresivo directamente sobre la herida para detener la hemorragia. Los países con mejores resultados fueron Francia (38,4%), Rep. Checa (34,9%), Alemania (30,5%), y los peores Austria (1,0%), Italia (1,3%), Serbia (2,4%).

En España...

En España, el 16,3% de los usuarios saben que tienen que colocar a la víctima sobre su espalda, y un 67,3% sabría aplicar un vendaje compresivo sobre la herida para detener la hemorragia. Pero los datos generales siguen demostrando que en España no hay suficiente información, dado que el 84,7% del total de encuestados en España no sabe cómo ayudar de forma correcta a un herido con una hemorragia grave, y solo un 15,3% supieron contestar correctamente a las dos cuestiones.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

	Media	Media
La víctima presenta una herida en el brazo con hemorragia grave. ¿Qué hace?	Europa	España
Tumbar a la víctima sobre su espalda	29,7%	14,3%
Aplicar un vendaje compresivo directamente sobre la herida para detener la hemorragia	79,6%	44,9%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- **Tumbar a la víctima... (valores más altos)**

↑ Francia (43,5%), Portugal (36,5%), Rep. Checa (35,6%)

- **Aplicar un vendaje compresivo (valores más altos)**

↑ Finlandia (96,5%), Dinamarca (96,2%), Rep. Checa (94,6%)

Ejercicios prácticos (Preguntas 9 y 10):

Estas pruebas se realizaron con la supervisión de técnicos de RACE y monitores de la Cruz Roja Española, de manera que los usuarios iniciaban la maniobra según su criterio, y posteriormente eran aleccionados por los técnicos sanitarios.

Pregunta 9:

La víctima está inconsciente pero respira con normalidad. Colocar a la víctima en posición de recuperación. (Prueba Práctica)

En Europa...

El 63,5% de los conductores europeos no saben cómo realizar una posición de recuperación o de defensa, y solo un 36,5% de los encuestados respondieron de forma acertada a las cuestiones planteadas, como tumbar a la víctima sobre el suelo y girar a la persona sobre un lado y mantener una vía respiratoria abierta. Por edades, los jóvenes de entre 18 y 25 años obtuvieron el mayor porcentaje de respuestas correctas.

En España...

En España, el 81,6% de los usuarios NO saben cómo colocar a una víctima en posición de recuperación, ya que no supieron contestar correctamente a las dos cuestiones planteadas. Tan solo el 18,4% de los usuarios entrevistados en España supieron realizar las maniobras de forma correcta. También en este punto, España obtuvo el resultado más bajo del informe, en concreto, en las respuestas referidas a tumbar a la víctima en el suelo y girarla sobre un lado.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

PRUEBA PRÁCTICA	Media	Media
La víctima está inconsciente pero respira con normalidad. Colocar a la víctima en posición de recuperación.	Europa	España
Tumbar a la víctima sobre el suelo y girar a la persona sobre un lado	69,8%	39,8%
Comprobar y mantener una vía respiratoria abierta	42,4%	38,8%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- **Tumbar a la víctima sobre el suelo y girar a la persona sobre un lado:**

↑ Croacia (86,8%), Rep. Checa (85,9%), Alemania (81,1%)

↓ **España** (39,8%), Portugal (40,4%), Austria (52,6%)

- **Comprobar y mantener una vía respiratoria abierta:**

↑ Eslovenia (72,1%), Croacia (64,0%), Finlandia (59,0%)

↓ Italia (17,1%), Serbia (23,4%), Bélgica (23,8%)

Ambas respuestas:

↑ Croacia (62,9%), Finlandia (50,0%), Rep. Checa (47,7%)

↓ Italia (7,9%), Serbia (13,2%), **España** (18,4%)

Sin respuesta:

Portugal (53,8%), Austria (47,4%), Bélgica (40,6%)

Pregunta 10: La víctima ya no respira. Realizar la Reanimación Cardiopulmonar (RCP). (Prueba práctica)

En Europa...

Sólo el 19,7% de todos los entrevistados que realizaron la prueba práctica supieron hacer la reanimación cardiopulmonar o RCP, mientras que más del 80% fallaron en esta importante prueba, y sus pasos. Por grupos de edad, y de forma contraria al resto de cuestiones, los mayores de 60 años obtuvieron los porcentajes más altos.

Por grupo de edad:

	Sin respuesta	Ambas respuestas
18 - 25	13,9%	24,7%
26 - 59	17,4%	27,1%
60+	10,5%	34,7%

En España...

Si en muchas de las cuestiones España obtenía bajos resultados, en esta prueba nuestro país está a la cola de todos los participantes en el informe, con los resultados más bajos de todo el trabajo en tres de las cuatro maniobras propuestas. En España, tan solo un 5,1% de los encuestados fueron capaces de realizar de forma correcta una maniobra de reanimación cardiopulmonar, mientras que el 94,6% restante no completó algunas de las respuestas planteadas por los expertos. También en este resultado global, España fue el país con el menor número de usuarios capaces de realizar esta maniobra.

Cuadro resumen de respuestas en Europa y España. Comparativa.

PRUEBA PRÁCTICA	Media	Media
La víctima ya no respira. Realizar la Reanimación Cardiopulmonar (RCP).	Europa	España
Colocar el talón de una mano sobre el centro del pecho de la víctima y colocar	50,9%	45,9%
Presionar el pecho de la víctima 30 veces	41,4%	14,3%
Ladear la cabeza, levantar la barbilla y dar dos insuflaciones de rescate.	39,1%	16,3%
Continuar hasta que se haga cargo un socorrista	34,1%	10,2%

Comparativa por países. (Porcentajes más altos y más bajos según respuestas)

- Colocar el talón de una mano sobre el centro del pecho de la víctima:

↑ Croacia (72,1%), Eslovenia (63,7%), Francia (62,3%)

↓ Bélgica (27,7%), Suiza (28,7%), Italia (30,3%)

- Presionar el pecho de la víctima 30 veces:

↑ Eslovenia (64,2%), Dinamarca (60,9%), Francia (52,9%)

↓ **España** (14,3%), Croacia (18,8%), Serbia (21,6%)

- Ladear la cabeza, levantar la barbilla y dar dos insuflaciones de rescate:

↑ Dinamarca (57,6%), Rep. Checa (56,4%), Eslovenia (53,6%)

↓ **España** (16,3%), Austria (18,8%), Italia (21,1%)

- Continuar hasta que se haga cargo un socorrista:

↑ Rep. Checa (75,8%), Eslovenia (60,3%), Francia (48,6%)

↓ **España** (10,2%), Serbia (16,8%), Italia (17,1%)

Todas las respuestas:

↑ Rep. Checa (38,9%), Francia (31,2%), Finlandia (30,6%)

↓ **España** (5,1%), Croacia (7,6%), Serbia (7,8%)

Resultados (Europa y España). Resumen

En Europa...

- El **32,1%** de los conductores nunca asistió a un curso de primeros auxilios.
- El **34,8%** asistió a un curso de primeros auxilios para obtener el permiso de conducir.
- El **65,8%** se siente seguro para prestar primeros auxilios, pero...
 - o El **82,2%** no conoce la cadena de respuesta de emergencia completa.
 - o El **42,3%** no conoce el número de emergencias europeo 112.
 - o El **71,2%** no sabe correctamente cómo comprobar el estado de la víctima.
 - o El **71,3%** no sabe correctamente qué hacer si la víctima está inconsciente y ya no respira.
 - o El **75,5%** no sabe correctamente cómo ayudar a una víctima que presenta una herida con hemorragia grave.

... Y en los ejercicios prácticos:

- El **63,5%** no sabe correctamente cómo colocar a la víctima en la posición de recuperación.
- El **80,3%** no sabe realizar correctamente la Reanimación Cardiopulmonar (CPR).

En España...

- El **51,0%** de los conductores nunca asistió a un curso de primeros auxilios.
- El **14,3%** asistió a un curso de primeros auxilios para obtener el permiso de conducir.
- El **57,1%** se siente seguro para prestar primeros auxilios, pero...
 - o El **94,5%** no conoce la cadena de respuesta de emergencia completa.
 - o El **20,5%** no conoce el número de emergencias europeo 112.
 - o El **91,8%** no sabe correctamente cómo comprobar el estado de la víctima.
 - o El **88,8%** no sabe correctamente qué hacer si la víctima está inconsciente y ya no respira.
 - o El **84,7%** no sabe correctamente cómo ayudar a una víctima que presenta una herida con hemorragia grave.

... Y en los ejercicios prácticos:

- El **81,6%** no sabe cómo colocar a la víctima en posición de recuperación.
- El **94,9%** no sabe realizar correctamente la Reanimación Cardiopulmonar (RCP)

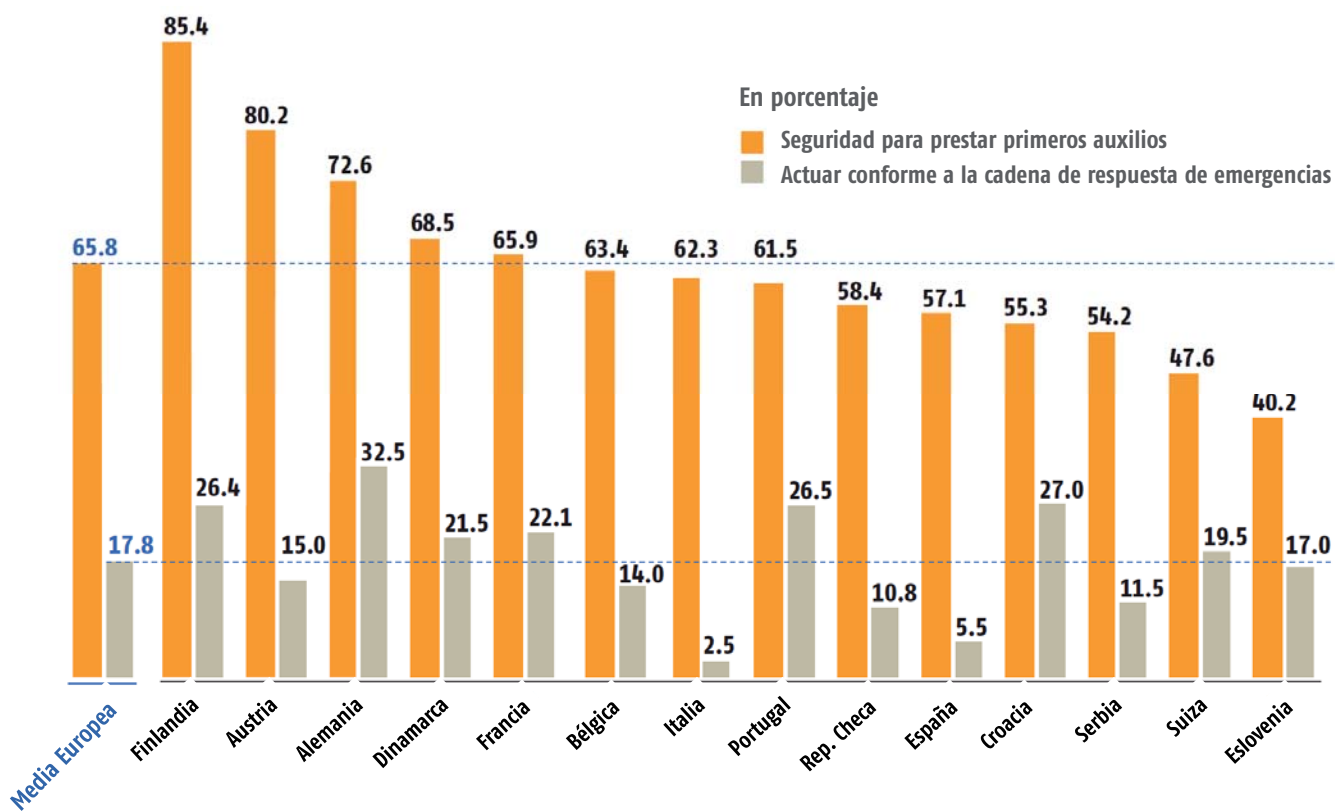
Conclusiones generales del estudio EuroTEST

- El 65,8% de las personas entrevistadas en Europa se sienten seguras para realizar primeros auxilios en caso de accidente (pregunta 3) pero el 82,2% no conoce todos los pasos que se deben tomar al llegar al lugar de un accidente: **tienen la sensación de saber pero en realidad no saben lo suficiente para hacerlo con garantía.**
- Solo el 35,4% de los entrevistados piensan en su propia seguridad al llegar al lugar de un accidente: **ésta debería ser la primera medida a tomar nada más llegar al lugar del siniestro, reduciendo riesgos.**
- El 45,3% de los entrevistados realizan primeros auxilios en el lugar del accidente mientras que en algunos países en los que se exige un curso de formación para optar al permiso de conducir, este índice se sitúa entre el 70% y el 84% (Alemania, Austria, Croacia...): **haber seguido un curso de formación en primeros auxilios durante la solicitud del permiso de conducir hace que la gente actúe más.**
- El 68,9% de los entrevistados en Europa realizarían una llamada de emergencia: **este porcentaje debería situarse prácticamente en el 100%.**
- En caso de accidente, el 71,2% de los entrevistados no saben cómo comprobar el estado de la víctima.
 - o El 71,3% de los entrevistados no conoce el proceso completo a seguir cuando una víctima está inconsciente y ya no respira.
 - o En caso de paro cardíaco, el 75,1% de los entrevistados sabe que la maniobra CPR es necesaria, pero **solo el 19,7% es capaz de realizar la reanimación cardiopulmonar correctamente.**

Los datos demuestran como una buena cantidad de conductores europeos han asistido a una formación en primeros auxilios, y tienen algún conocimiento sobre el tema. Entre las mejores habilidades ante un siniestro se sitúan la llamada de emergencia y la posición de recuperación, y entre las peores, la maniobra de reanimación cardiopulmonar (RCP).



EuroTEST 2013: Importante nivel de desconocimiento en primeros auxilios a nivel europeo Comparativa de los 14 países europeos participantes en el estudio



La normativa sobre los primeros auxilios en España

La Ley de Seguridad Vial, a través del **Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**, establece en su artículo 51 el deber de auxilio.⁷

Artículo 51. Auxilio

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizaren la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

La norma especifica de forma clara la necesidad de “auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas”. La cuestión que se plantea es cómo el usuario, que no ha recibido una formación específica, puede realizar esa labor de auxilio, sin conocer ni siquiera las técnicas básicas de reanimación cardiopulmonar, lo que puede salvar la vida del accidentado.

Por su parte, la Ley se desarrolla **mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y 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 (Modificado por el Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre. BOE 05-09-2006)

En concreto, el reglamento amplía el contenido del auxilio en carretera mediante una serie de pautas que el conductor debe seguir, tales como la

⁷ Texto vigente a 1 de enero de 2013. Más información en www.dgt.es

parada, la prevención de nuevos riesgos, la prestación de auxilio a los heridos y la ayuda en la información del siniestro a las emergencias.

Reglamento general de Circulación. CAPÍTULO VI ⁸ Comportamiento en caso de emergencia

Artículo 129. Obligación de auxilio.

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos (artículo 51.1 del texto articulado).

2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

- a) Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.*
- b) Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.*
- c) Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.*
- d) Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.*
- e) Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o*

⁸ Texto vigente a 26 de febrero de 2013. Más información en www.dgt.es

volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.

g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.

La norma especifica la actuación correcta ante un siniestro, que sigue las pautas conocidas como PAS: Prevenir, Avisar y Socorrer. En este sentido la norma presupone que el conductor conoce las técnicas de primeros auxilios, y que es capaz de establecer incluso categorías de atención sanitaria (“*establecer un orden de preferencias*”), de atención a los heridos (“*prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado*”) y de colaborar para el conocimiento de lo sucedido (“*evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad*”).

En una situación de emergencia, un conductor nervioso, sin formación sanitaria, y sin experiencia en situaciones críticas no será capaz de ayudar frente a otro que al menos conoce las técnicas básicas de atención, como la posición de defensa, o las técnicas de reanimación cardiopulmonar que permita salvar la vida de una persona sin respiración o con paro cardíaco. Además, esta formación en primeros auxilios permitirá mejorar una situación importante para la seguridad: evitar nuevos riesgos a la hora de acudir a ayudar en un accidente.

Otra de las normas que recogen los primeros auxilios es el **Código Penal**, mediante la **Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre**.

TÍTULO X.

De la omisión del deber de socorro.

Artículo 195.

1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.

2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.

3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.

Artículo 196.

El profesional que, estando obligado a ello, denegare asistencia sanitaria o abandonare los servicios sanitarios, cuando de la denegación o abandono se derive riesgo grave para la salud de las personas, será castigado con las penas del [artículo precedente](#) en su mitad superior y con la de inhabilitación especial para empleo o cargo público, profesión u oficio, por tiempo de seis meses a tres años.

En este caso, el Código Penal introduce nuevos elementos de análisis, como es el concepto de “persona desamparada”, y que la persona esté en “peligro manifiesto y grave”. Una mayor concreción sobre los supuestos en los que el conductor está obligado a prestar ese socorro a las víctimas ayudaría a unificar criterios en torno a este supuesto delictivo, ya que una revisión a las Sentencias de Tribunales y Audiencias (ejemplos como la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid nº 7/2008 de 4 de abril o la Sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba nº 319/2008 de 17 de diciembre...) muestra una división de criterios a la hora de interpretar la norma.

Consejos sobre primeros auxilios para conductores

El estudio ha evidenciado la necesidad de incorporar un programa de formación a los conductores, y a los usuarios en general. Para ello, las distintas Administraciones Públicas con competencias en la materia deberían potenciar la formación en la Seguridad Vial desde una óptica general, en la prevención de accidentes de forma específica, en la conducta PAS, y en los primeros auxilios. Estos contenidos podrían ir introduciéndose como contenidos obligatorios dentro del itinerario formativo de primaria y secundaria, para reforzarse en los cursos para la obtención del permiso de conducción.

Entre los consejos en este sentido, se pueden encontrar:

- **Mensajes de seguridad preventiva en carretera**

Los mensajes sobre seguridad en carretera se deberían comunicar junto con la formación sobre cómo prevenir accidentes y cómo abordar las consecuencias de un comportamiento irresponsable. Por ejemplo, formar a un motociclista joven sobre cómo colocar a un motociclista inconsciente en posición de seguridad hasta que se le pueda ofrecer ayuda adicional podría ir junto otros mensajes preventivos, como la promoción de los cascos como medida efectiva y obligatoria contra los traumatismos craneales. Otras medidas de seguridad, tales como el uso del cinturón de seguridad, respeto de los límites de velocidad, no beber y conducir pueden incluirse asimismo de forma efectiva en un programa básico para los usuarios de carreteras.

CONDUCTA PAS

- **PROTEGER. Proteger el lugar** para evitar otros accidentes y minimizar el riesgo para aquellos que prestan ayuda.
- **AVISAR. Pedir ayuda** – notificar el accidente a los servicios de emergencia, aportando información relevante.
- **SOCORRER. Responder a personas inconscientes, con problemas respiratorios, hemorragia visible, shock y ofrecer apoyo psicológico**, para permitir que la persona herida sobreviva mientras espera la llegada de los servicios de emergencia.

Consejos y Recomendaciones.

Cuando ocurre un accidente, no podemos permitir que los nervios o el desconocimiento nos impidan actuar correctamente. Para ello, debemos aplicar la conducta **PAS: Proteger, Avisar y Socorrer**.

Según los expertos, entre el 30–50% de las muertes que tienen lugar después de un accidente de tráfico se producen en los **5 primeros minutos siguientes** al mismo, siendo las dos causas principales de estos fallecimientos las hemorragias y los problemas respiratorios causados por la obstrucción de la vía aérea. Si todos los conductores fueran capaces de poner en marcha las técnicas básicas de contención de hemorragias o de liberación de las vías aéreas, estaríamos en condiciones de evitar un importante número de estas muertes antes de la llegada de los servicios sanitarios de emergencia.

Por todo ello, el conocimiento de algunas recomendaciones y pautas básicas de actuación pueden ser esenciales a la hora de prevenir y/o evitar los accidentes de tráfico. Las siguientes recomendaciones no son un sustituto de un curso adecuado de primeros auxilios, pero podrían servir de ayuda para recordar los pasos más importantes ante un siniestro.

Si es el primero en llegar al lugar de un accidente, debe actuar rápidamente y, sobre todo, eficazmente. Estas son algunas normas básicas que debería recordar:

1º. PROTEGER

- Ocúpese siempre antes de su propia seguridad que la de la víctima. Lo peor que puede pasar es que por socorrer a otro herido se produzca otro accidente fatal.
- Si observa un accidente de tráfico, encienda inmediatamente sus luces de peligro y pare lo más a la derecha como sea posible. No conduzca marcha atrás en una autopista para volver al lugar de un accidente.
- Antes de descender del vehículo, asegúrese de que usted (y cualquier pasajero que baje) se pone el chaleco de seguridad reflectante. Salga de su vehículo por la derecha, y, si existe, colóquese inmediatamente detrás del guardarraíl para aumentar su seguridad.

- Camine detrás del guardarrail y coloque su triángulo al lado de la carretera a una distancia mínima de 50 metros (100 metros en autopistas; con postes de señalización cada 50 metros) antes del lugar del accidente.
- Lleve un kit de primeros auxilios (si dispone de él) y su teléfono móvil con usted. Advierta a otros conductores haciendo señales para que reduzcan su velocidad. También puede llamar a los servicios de emergencia e ir informándoles de la situación.
- Si el lugar del accidente se sitúa en el otro sentido de la autopista o la autovía, llame a los servicios de emergencia indicando la situación. Valore la situación, y sobre todo no arriesgue su propia vida intentando cruzar la vía para dirigirse al lugar del accidente. Nunca camine ni corra a través de una autopista, y vigile siempre la situación del tráfico.
- Una vez en el vehículo, impida que nadie fume, eche el freno de mano y apague el contacto.


2º AVISAR

- Marque el número de emergencias europeo 112 en su teléfono móvil y asegúrese de indicar la siguiente información, haciéndose una composición de la situación sin perder los nervios...
 - ¿Dónde se ha producido el lugar del accidente? Puede consultar este dato en su navegador, e incluso en su teléfono móvil. Identifique la carretera, punto kilométrico, sentido del accidente...
 - ¿Qué ha ocurrido?
 - ¿Cuántas personas están implicadas en el accidente? Las que ve en el interior del vehículo, y las que puede no ver al poder haber salido despedidas.
 - ¿Cuáles son las lesiones?

Antes de colgar, espere a cualquier pregunta que el operador del servicio de emergencias pueda tener, y siga sus instrucciones en todo momento. Estos técnicos están formados en emergencias, y le pueden ayudar en esa situación.

- No entre en el lugar de un accidente salvo que haya sido adecuadamente señalizado y manténgase totalmente alejado del tráfico.
- Pida ayuda a otros conductores y dé instrucciones claras.
- Asegúrese de que cualquier persona implicada en el accidente que aún puede caminar se traslada a un lugar seguro bien en el lado derecho de la carretera o dentro de la barrera central (Si hay alguna).

3º SOCORRER

- Compruebe las funciones vitales de las víctimas. Si la persona herida está inconsciente, pero respira con normalidad, coloque a la víctima en posición de recuperación. Si la respiración es irregular o se detiene, realice la reanimación cardiopulmonar (RCP). Detenga cualquier hemorragia aplicando un vendaje compresivo (a continuación se aporta más información y consejos sobre primeros auxilios).
- 
- Ayude a todas las víctimas y tranquilícelas, especialmente si están en estado de shock. Quédese siempre allí hasta que lleguen los servicios de emergencia.
 - Como regla general, nunca hay que sacar a una víctima del interior de un vehículo. Únicamente hazlo en el caso de que su vida corra peligro (parada cardio-respiratoria, vehículo ardiendo...). Espera la llegada del personal especializado.
 - Nunca quites el casco a un motorista accidentado. Sólo debes hacerlo si no respira o lo hace con dificultad, y si vomita o ha vomitado. Retirar el casco implica un riesgo para la víctima.

En una emergencia:

- ✚ Comprobar el estado de la víctima:
 - hablando a la víctima para comprobar su nivel de consciencia y de respuesta.
 - comprobando si respira.
 - examinando a la víctima en busca de hemorragias/lesiones graves.

✚ y si la víctima está inconsciente y ya no respira con normalidad:

- tumbe al herido sobre su espalda, a ser posible sobre suelo firme;
- realice la maniobra de RCP: Coloque el talón de una mano sobre el centro del pecho de la víctima. Coloque la otra mano sobre la primera, comprima el pecho 5 cm con los brazos estirados. Realice 30 compresiones a un ritmo de 100 por minuto. A continuación, incline ligeramente hacia atrás la cabeza de la víctima, eleve la barbilla del herido y dé dos respiraciones boca a boca, tapando con dos dedos la nariz de la víctima. Continúe realizando estas medidas de forma alterna y sin interrupción hasta que lleguen las emergencias.



✚ Si la víctima está inconsciente pero respira con normalidad:

- coloque a la víctima sobre el suelo y colóquela en posición de recuperación.
- compruebe repetidamente si la víctima respira. Si la respiración cesa o se vuelve irregular, vuelva a colocar a la víctima sobre su espalda inmediatamente y realice la maniobra RCP.

✚ Si la víctima presenta una herida que sangra abundantemente:

- tumbe al herido sobre su espalda;
- eleve y mantenga en alto el brazo o la pierna que sangra y, a ser posible, apriete la arteria que lleva sangre a la herida. Utilice guantes protectores.
- aplique un vendaje compresivo: coloque un vendaje sobre la herida y envuelva firmemente el vendaje dando dos vueltas. Coloque un segundo vendaje, todavía enrollado, en la parte superior como almohadilla de presión y envuelva el resto del primer vendaje dando vueltas y firmemente. Si no es posible aplicar un vendaje compresivo, detenga la hemorragia presionando un vendaje directamente sobre la herida.



Recuerde: hable a la víctima, tranquilícela y no la deje sola. Muchas veces, tan solo con tu compañía, se estará aportando una gran ayuda al herido.

ANEXO AL ESTUDIO SOBRE PRIMEROS AUXILIOS: FACILITAR EL PASO ANTE UN VEHÍCULO DE EMERGENCIAS

La rapidez en la Asistencia en un accidente de tráfico: los corredores de emergencia

Como ya se ha indicado, el conductor tiene dos obligaciones importantes ante una situación de emergencia: ayudar en el siniestro, si lo presenciamos, y facilitar el acceso a las emergencias, cuando circulamos normalmente y observamos que un vehículo necesita paso para acudir a una situación de urgencia. En este segundo supuesto es importante, como en el primero caso visto hasta ahora, saber cómo actuar. Para ello, existen en otros países de Europa los “corredores de emergencia”.

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%.

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

Un servicio de emergencia tiene prioridad de paso. El artículo 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 (art. 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.⁹

Por este motivo, resulta fundamental que los conductores faciliten el paso a los servicios de emergencia, ya que reduciendo los tiempos en tan solo cuatro 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."¹⁰

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

1. Autopistas, autovías y resto de vías con separación física de ambos sentidos

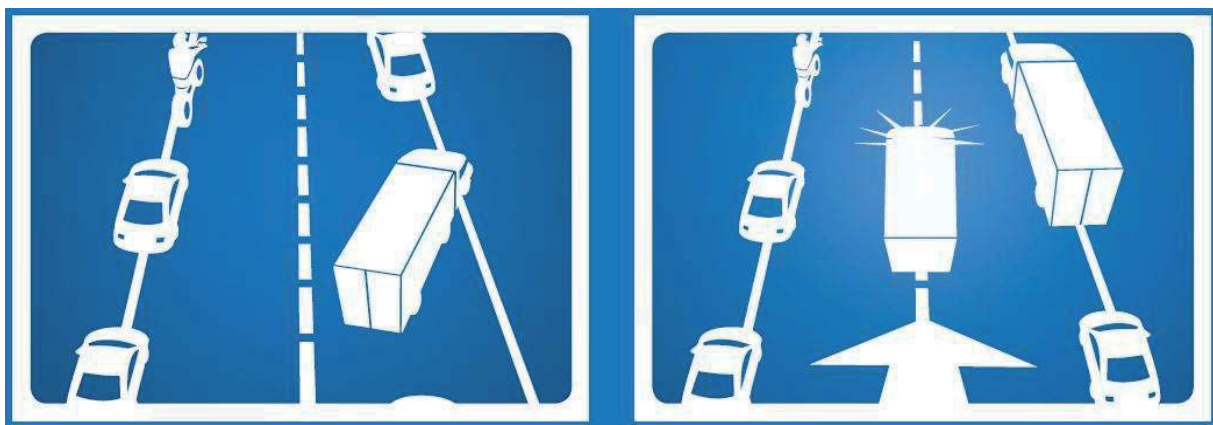
Vías de dos carriles por sentido

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

⁹ 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.

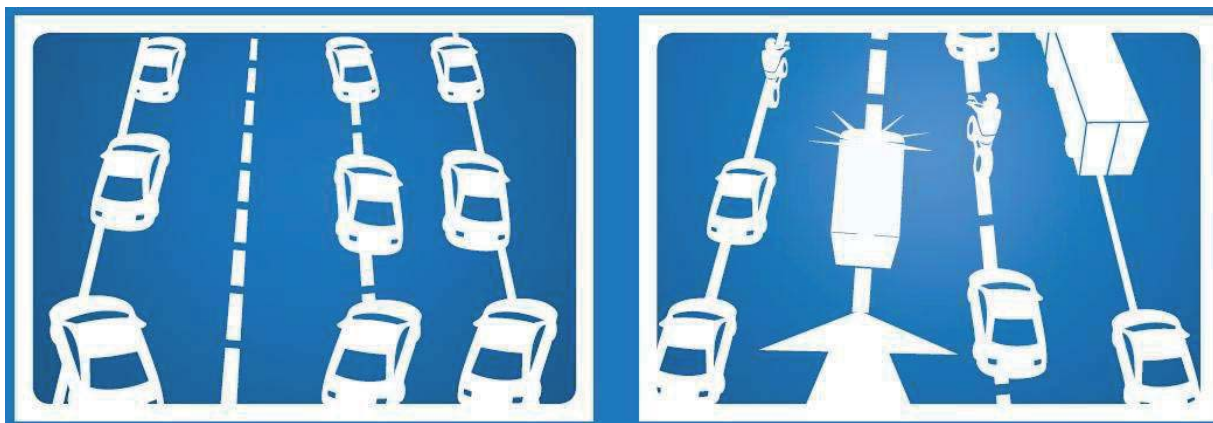
¹⁰ Existe una propuesta de modificación del texto art. 69.1 en el Proyecto de modificación del Reglamento General de Circulación, pendiente de trámite y aprobación en el momento de redactarse este informe.

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 circulan 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 los vehículos de gran tonelaje que habitualmente ocupan 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.