



De conductor a peatón

YA SEA A CAUSA DE UN **ACCIDENTE** O DE UNA **AVERÍA**, CUANDO NOS QUEDAMOS DETENIDOS EN LA CARRETERA Y BAJAMOS DE NUESTRO VEHÍCULO, CONVIRTIÉNDONOS DE MANERA INVOLUNTARIA EN PEATONES, NOS ENCONTRAMOS EN UN ENTORNO HOSTIL. EN ESA DELICADA SITUACIÓN, HAY UNOS MINUTOS EN LOS CUALES EL **RIESGO DE SUFRIR UN NUEVO ACCIDENTE O ATROPELLO** ES IMPORTANTE. ES FUNDAMENTAL QUE PONGAMOS TODOS LOS MEDIOS NECESARIOS PARA EVITARLO.

por Gustavo Gil Ruiz



Como sabemos, el esquema general de actuación ante un accidente es la regla nemotécnica **P.A.S.**, cuyas siglas indican las actuaciones que, de forma ordenada, se han de realizar: **Proteger** el lugar de los hechos, **Avisar** a los servicios de emergencia y **Socorrer** a las víctimas. En este artículo nos centraremos en la primera de ellas. La inmovilización de nuestro vehículo mientras estamos circulando, ya sea por accidente, avería, pinchazo, etc., es una situación que, probablemente, todo conductor ha sufrido en alguna ocasión. Si estamos circulando en ciudad, el imprevisto se suele solventar de manera más sencilla y con menos riesgos, ya que el entorno urbano nos ofrece algunas ventajas. Sin embargo, si nos quedamos detenidos en una vía interurbana, tendremos una serie de condicionantes, que provocan que la situación sea más difícil y peligrosa: la velocidad de los vehículos que circulan será mayor, no tendremos gente a nuestro alrededor para solicitar ayuda, puede ocurrirnos de noche, con condiciones meteorológicas desfavorables (lluvia intensa, niebla, etc.) o en una zona con un trazado (curvas

cerradas, cambios de rasante, etc.), que hagan que la visibilidad no sea la mejor. Los accidentes graves y mortales sufridos por el conductor y por los ocupantes de un vehículo tras una inmovilización involuntaria, por avería o accidente, son más habituales de lo que podemos pensar. Conviene destacar algunos datos recogidos en el informe de la DGT acerca de la accidentalidad mortal en vías interurbanas durante 2018. Dentro de los fallecidos en cada tipo de vía, el porcentaje que representa a los de atropellos en vías rápidas (autopistas y autovías) es de un 20%, cifra que duplica el dato del 9% en el caso de las vías interurbanas convencionales. Concretamente, 49 peatones fallecieron como consecuencia de ser atropellados en autovías y autopistas, mientras que en el resto de carreteras fueron 65. En el global de los fallecidos en vías interurbanas, los peatones representan un 11%, lo que supone un incremento de un 48% sobre las cifras de 2017. Es evidente, por tanto, la necesidad de tomar una serie de precauciones en estas situaciones. Algunas de las acciones son necesarias, al estar recogidas en la legislación sobre tráfico y seguridad

vial, mientras que otras resultan imprescindibles al aplicar el sentido común. El objetivo fundamental es que, una vez inmovilizados sobre la vía, nos hagamos ver, tanto nosotros como el vehículo. Tras haber descendido del automóvil, es necesario darse cuenta de que el hecho de que nosotros, como peatones, observemos aproximarse a un vehículo, no quiere en absoluto decir que su conductor también nos haya visto. Esto es algo a considerar, muy especialmente en condiciones nocturnas.

Precauciones

Entre las actuaciones a tomar, si descendemos del vehículo ante una avería o accidente, debemos recordar lo siguiente:

- Si la incidencia ocurre en autovía o autopista, debe tomarse la **primera salida disponible**. En vías convencionales, nos detendremos alejados de la calzada. Si ello no es posible, hay que detener el vehículo en el arcén, lo más separado posible del flujo de tráfico.
- Activaremos las **luces de emergencia**, además de las luces de posición en el caso de que sean precisas. Adicionalmente, ya están homologados y recogidos en la normativa vial, como elemento opcional, dispositivos luminosos como el denominado Help Flash, destinado a señalar, con total seguridad y colocado en el exterior del vehículo sin salir del coche, su inmovilización.
- Tanto el conductor como el resto de los ocupantes que vayan a descender del vehículo han de hacerlo con su **chaleco reflectante** puesto.
- Lo mejor es abandonar el vehículo por el lado opuesto al de la circulación. Si no nos es posible salir por la parte derecha, debemos asegurarnos, antes de abrir la puerta de la izquierda, de que no existe riesgo para nosotros ni para el resto de usuarios de la vía. Una sencilla forma de hacerlo es abrirla con la mano más alejada de la puerta; es decir, si el conductor quiere abrir su puerta lo hará con su mano derecha. Mediante este procedimiento obligamos al cuerpo a girarse y podemos mirar hacia atrás con mayor facilidad. No obstante, si, por alguna razón, estima que no puede abandonar el

vehículo con total seguridad, es mejor permanecer dentro de él con los sistemas de retención abrochados.

- Colocaremos los dispositivos de preseñalización de peligro – **triángulos de emergencia**– salvo que las condiciones de circulación no permitieran hacerlo. Hemos de situar uno por delante y otro por detrás del vehículo, como mínimo a 50 metros de distancia, y en forma tal que sean visibles desde, al menos, 100 metros por los conductores que se aproximen (tengamos, por tanto, presente la existencia de curvas, cambios de rasante, etc.). En calzadas de un único sentido de circulación es suficiente colocar el de la parte posterior. Es necesario respetar estas distancias mínimas, ya que es frecuente observar situaciones en las que los triángulos están colocados tan cerca del vehículo inmovilizado que apenas cumplen su función. La citada distancia mínima de 50 metros corresponde a unos 70-80 pasos de un adulto.
- Y un consejo de importancia capital: si no es estrictamente necesario, no debe permanecer como peatón sobre la calzada ni sobre el arcén. Hay que **colocarse en una zona protegida**. Si existe barrera de seguridad, debemos situarnos tras ella. Si no la hay, nos ponemos en altura sobre el talud o, en cualquier caso, lo más alejado posible del torrente circulatorio. Compañías de gestión de infraestructuras de transporte, como Abertis, han realizado campañas de concienciación en este sentido. Recordemos que, en el caso de autovías y autopistas, el tránsito de peatones por la calzada está prohibido.

Estas pautas de actuación afectan tanto a los conductores y ocupantes del vehículo afectado por la inmovilización, como a otros posibles usuarios de la vía que se detengan para prestar auxilio.

Ante la tesitura de sustituir una rueda tras sufrir un pinchazo o reventón en ruta, si las circunstancias de la vía (condiciones atmosféricas, de tráfico, etc.) no son las más



EL 20% DE LOS FALLECIDOS EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS EN 2018 LO FUERON A CAUSA DE ATROPELLOS



► Dispositivo Help Flash





aconsejables, o no nos vemos capacitados para ello, es mejor acudir al servicio de asistencia en carretera de nuestra compañía aseguradora. El profesional que venga en nuestra ayuda valorará la idoneidad de hacer la operación en el mismo lugar, que hará probablemente de manera más diligente que nosotros; o bien, retirará en la grúa el vehículo para que reciba la asistencia en un lugar más tranquilo y seguro.

Trabajadores de grúas de auxilio en carretera

Al igual que para los conductores afectados por una inmovilización, esta situación tiene también riesgo para los conductores y operarios de los vehículos de auxilio en carretera. En determinadas ocasiones, en su trabajo son asistidos por la presencia de la Guardia Civil o la correspondiente Policía Autonómica o Local.

La realidad muestra que estos trabajadores sufren accidentes con resultados graves, lo que ha propiciado que la DGT establezca un protocolo de actuación para el auxilio en carretera. En esta línea y para aumentar la seguridad de este colectivo, MAPFRE, a través de CESVIMAP, está impartiendo al personal de sus proveedores de grúas un curso acerca de la protección y seguridad en las operaciones de asistencia en carretera. Como aspectos fundamentales, están el señalar el peligro, establecer un entorno

seguro y reducir el tiempo de intervención al estrictamente necesario. Es necesario conocer los equipos de protección individual a emplear, la señalización adecuada a cada momento, cómo asegurar la seguridad de los ocupantes del vehículo a asistir y de qué modo posicionar la grúa en la carretera para efectuar el trabajo de manera segura y eficiente.

Existen una serie de **actuaciones generales** a llevar a cabo en cualquier circunstancia, apropiadas a cada fase de la asistencia: recepción del aviso, llegada al escenario y valoración del riesgo, situaciones con necesidad de presencia de cuerpos policiales, medidas de protección, retirada o reparación del vehículo y, por último, salida del escenario.

Asimismo, se requieren formas de proceder **específicas**, en función de la diferente casuística que se puede presentar: vehículos ligeros o pesados, calzadas de sentido único o doble sentido de circulación, posición sobre la vía del vehículo a asistir, casos particulares como asistencia en túneles, puentes y viaductos, mercancías peligrosas, etc. ■



EL OBJETIVO

FUNDAMENTAL ES QUE NOS HAGAMOS VER, TANTO A NOSOTROS COMO AL VEHÍCULO



PARA SABER MÁS

- ✉ Área de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico
reconstruccion@cesvimap.com
- ✉ "Apertura de puertas a la holandesa"
Revista CESVIMAP 102
- 📖 Real Decreto 1428/2003 (Reglamento General de Circulación)
- 🌐 Animación "Emergencia: cómo detenerse con seguridad", disponible en http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia-animada/2016/1210-detencion-de-emergencia.shtml#_XlJa7sIKiUk
- 🌐 www.circulaseguro.com
- 🌐 www.revistacesvimap.com
- 🐦 @revistacesvimap