

LA REPERCUSIÓN DE LOS RESALTOS EN EL TRANSPORTE SANITARIO DE EMERGENCIAS



Mateo Lafragua Alvarez

LA REPERCUSIÓN DE LOS RESALTOS EN EL TRANSPORTE SANITARIO DE EMERGENCIAS

1. INTRODUCCIÓN

- Resaltos: qué son
- El por qué de este estudio
- Partes en que se va a dividir

2. EVOLUCIÓN DEL PROCESO

- Entidades consultadas
- Opiniones y hechos contrastables (Riesgos producidos por los resaltos: pacientes transportados)
- Normativa, leyes, ordenanzas.
- Pasos dados a nivel político-social

3. CONCLUSIONES DE ESTE ESTUDIO Y POSIBLES PROPUESTAS

1. INTRODUCCIÓN

Antes de comenzar a desarrollar este trabajo quisiera destacar dos aspectos que se han repetido a lo largo de todo el proceso: por una parte, la buena disposición de la mayoría de las personas, asociaciones e instituciones a las que he acudido y desde aquí quisiera darles las gracias y, por la otra, la extrañeza y curiosidad despertada en muchas de estas personas de el por qué un particular estuviera tan interesado en el tema que nos ocupa.

Hace apenas 15 años, los reductores de velocidad o resaltos eran algo anecdótico y exótico en nuestras calles y carreteras. Desde entonces, su proliferación desordenada, masiva y desproporcionada obliga a un estudio serio y riguroso al respecto, hoy parece estar demostrado que no frenan al vehículo en su totalidad y causan enormes problemas a las emergencias poniendo en riesgo la vida de los transportados y atentan claramente a la salud de conductores y sanitarios.

Con los pasos de cebra elevados sucede que, a pesar de que el objetivo que se pretende sea loable y todos podríamos estar de acuerdo con su uso, se han convertid en auténticos problemas en nuestras calles y carreteras y, en el caso de las emergencias, en un obstáculo insalvable para la integridad e incluso la vida de los pacientes. A pesar de la normativa que regula su uso marcando las medidas que tiene que tener un resalto, incluso cumpliéndolas, significan un daño para el propio vehículo y un peligro para la seguridad del paciente.

Los lomos son ineficaces, pues en función del tipo de vehículo y de diseño del lomo, al atravesar éste a velocidades superiores pueden causar menos molestias que si se cruzan a velocidades inferiores. Este tipo de resaltos incrementan la contaminación y el consumo de combustible, aumentan el ruido, daños a la suspensión y bajos del coche y en la carrocería de autobuses. Los conductores, al centrarse en estos elementos, se distraen de peligros más graves, producen deslumbramientos, molestias y problemas de salud a conductores y pasajeros de autobuses que pueden causar caídas cuando se viaja de pies.

También perjudican y discriminan a personas discapacitadas, personas con problemas de espalda y cuello etc., causan demoras especialmente graves en vehículos de emergencias, considerándose el mayor problema para ambulancias y bomberos e incrementan el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia.

En este país carecemos de estudios serios sobre la falta de seguridad de los pacientes de especial riesgo en el transporte de emergencia producido por estos elementos y ésta es la justificación de la presentación de este documento en el que vamos a dar voz a entidades y responsables relacionados con este tema, vamos a ver cómo está la normativa legal, los pasos que se han dado a nivel político-social para finalizar con unas conclusiones y posibles propuestas a este espinoso tema.

2. EVOLUCIÓN DEL PROCESO

Como consecuencia de una mala experiencia personal en un resalto, al desestabilizarme, y por experiencias sufridas tanto de familiares como de personas conocidas, hace unos años me propuse realizar este trabajo. Por fin en septiembre de 2015, ante la proliferación de problemas en las emergencias sanitarias como consecuencia de los resaltos y que mi salud me lo permitía, me decidí a comenzar.

-Entidades consultadas

R.A.C., D.Y.A., Cruz Roja, Sanidad y Emergencias G.V., Ararteko, Carreteras D.F.B., D.F.A., ALCER Bizkaia, Asociaciones de la Carretera, Sindicatos de Conductores de Ambulancias de Emergencias, Sanitarios y Conductores de Emergencias, Profesionales de la Sanidad, Pacientes trasladados de urgencia con una mala experiencia en estos elementos....

-Contactos, personas y cargos consultados

Las personas consultadas pertenecen a un amplio sector relacionado con este tema, hecho que enriquece a este estudio: responsable de movilidad y seguridad del Real Automóvil Club, responsable de emergencias de D.Y.A., trabajadores de ambulancias, expertos en emergencias, conductores de ambulancias con gran experiencia, sanitarios con larga experiencia profesional en emergencias, enfermería de emergencias, Departamento de Sanidad, Emergencias, Ararteko, DFB, DFG, DFA, Pacientes trasladados de emergencia etc.

-Riesgos producidos por los resaltos: pacientes transportados y vehículos

-Riesgo para los pacientes por la pérdida de tiempo que suponen los resaltos tanto para la llegada del servicio de emergencia como para su posterior traslado a las urgencias hospitalarias.

-Algunos pacientes trasladados en ambulancia de urgencia con infarto o problemas cardio-respiratorios indican haberse desestabilizado en los resaltos,

viéndose obligada la ambulancia a detenerse para ser estabilizados de nuevo. Un paciente con politraumatismo por accidente indica que a pesar de la sedación cada resalto era un infierno, otro paciente con una costilla rota afirma que pensaba morir en cada resalto. Una paciente embarazada afirma que tuvo un aborto como consecuencia de los resaltos, otra paciente de edad indica que llegaba totalmente desorientado y dolorido. Pacientes trasladados en viajes programados a diálisis aseguran que el regreso después de 4 horas de máquina se complica extraordinariamente dándose casos de sangrado en la zona de punción debido al golpe de los resaltos...

-Perjuicio para los vehículos

-En las emergencias, los resaltos pueden poner en riesgo la vida del paciente dependiendo de su patología, desestabiliza la atención del profesional sanitario por el riesgo de caerse y producen pérdida de tiempo en la búsqueda y transporte del paciente a las urgencias hospitalarias.

-Los vehículos de emergencia son pesados de por sí por el propio equipamiento que llevan, habitualmente son vehículos largos, no fabricados expresamente como ambulancias y con facilidad pueden pegar en los resaltos, máxime cuando deben circular a gran velocidad. Velocidad que se ve muy limitada por los resaltos dependiendo de la patología del paciente transportado, resultando en ocasiones imposible pasarlos a más de 5 ó 10 km hora con la consiguiente pérdida de tiempo.

-Para las emergencias, los resaltos son un grave problema y las consecuencias para el paciente pueden ser irreversibles. Uno de los problemas graves cuando existe un politraumatismo es el tipo de conducción, debe de ser de ritmo continuado, todo lo contrario, a lo que nos vemos obligados a realizar en los resaltos...acelerar-desacelerar-frenar, incluso debemos intentar evitar los baches porque el golpe repercute negativamente en el paciente. Respecto a que la rapidez de la emergencia debe de ser lo más rápida posible y en las campañas de emergencias realizadas siempre se ha incidido en que un minuto puede salvar una vida. "UNA HORA DE ORO, UN MINUTO DE PLATINO".

-Fisiopatología del transporte sanitario en el paciente crítico. En general el transporte sanitario somete al paciente a incidencias físicas capaces de generar en el paciente alteraciones en sus sistemas orgánicos, siendo de especial importancia las que afectan al circulatorio, respiratorio y nervioso. Cuanto más grave está el paciente, con mayor intensidad muestra alteradas tanto su fisiología normal como la respuesta fisiopatológica a la agresión, si esto se da en circunstancias normales, añadamos los resaltos. También debemos tener en

cuenta cómo repercuten en los sistemas de monitorización y perfusión de fármacos, así como en el personal sanitario.

La presentación de efectos adversos oscila en circunstancias normales entre el 15 y 20 % aumentándose considerablemente con obstáculos en la carretera. Entre las complicaciones que generan y multiplican los badenes encontramos extubación accidental, desconexión del respirador y de los electrodos de monitorización, interrupción de la administración de fármacos, descanalización de vías, etc. Las reacciones observadas en el paciente son consecuencia de la interacción entre su patología y las alteraciones derivadas del transporte, siendo de especial importancia las debidas a aceleraciones/desaceleraciones, vibraciones, temperatura y cinetosis, resultando los resaltos uno de los elementos que multiplican el riesgo de todas estas circunstancias. Los resaltos crean constantes cambios de velocidad en el transporte sanitario que ocasionan cambios fisiológicos en el paciente de acuerdo a la segunda ley de Newton, originando fuerzas de inercia proporcionales a la masa desplazada, en pacientes inestables la intensidad será 10 veces superior.

Si el enfermo se encuentra en decúbito supino y en el sentido de la marcha estos desplazamientos son captados y trasladados e integrados en la médula, hipotálamo y cortex provocando una respuesta nerviosa conducida por el sistema vagal y sistema simpático a los órganos efectores, corazón y grandes vasos. De forma directa, generan fuerzas sobre las estructuras internas con peso y consistencia heterogéneas, lo que puede originar fuerzas de cizalla dura, distensión y rotura de los huesos y las estructuras que los sujetan agravando, por ejemplo, lesiones preexistentes. Todas estas alteraciones alcanzan su máximo efecto en pacientes inestables, especialmente cardiópatas y aquellos con la presión intracraneal aumentada. Los badenes aumentan las fuerzas de aceleración y desaceleración e impiden tomar las medidas respecto a las aceleraciones-desaceleraciones que señalan: "La conducción será prudente y regular (a velocidad constante, procurando minimizar las aceleraciones) para lo que ayuda el uso experto de marchas largas".

-Los resaltos son hoy uno de los mayores obstáculos para las ambulancias de emergencias, por el retraso que acumulan y por el peligro que supone para el paciente y los sanitarios que le atienden.

-Normativa, leyes, ordenanzas.

D.F.B., Me informan que las actuaciones en sus carreteras está todo basado en la Norma Foral 88/2010 de 22 de Junio.

- El objetivo del decreto es uniformar los criterios de diseño de estas instalaciones, teniendo en cuenta a todos los usuarios de la carretera (vehículos ligeros y pesados, de dos ruedas, autobuses, peatones) evitando perjuicios a cada uno de ellos. En la norma foral indican que estos reductores de velocidad deben tener escasa afección a los vehículos, respecto a los modelos de resaltos la normativa indica cómo deben ser.

Rampas. Altura 10 cm. (tolerancia + - 1cm.) la longitud de acceso 1 metro si la velocidad máxima de la carretera es de 30 y 2,5 metros si la velocidad es de 50. En los casos de que la intensidad de autobuses sea elevada se estudiará la posibilidad de pasos sobre-elevados combinados o almohadas, con pendientes distintas para vehículos ligeros o pesados.

-Estas instrucciones son de aplicación en cualquiera de las travesías de las carreteras de la red foral.

-La promoción de esta norma obedece a la voluntad de posibilitar la armonización de las Corporaciones Locales que la deseen adoptar como ordenanza propia.

Me comentan que en su día la D.F.B. promulgo un documento para los Ayuntamientos sobre esta cuestión, pero no era de carácter obligatorio.

ARARTEKO. Desde la oficina del Ararteko me informan que en su día realizó un informe al respecto, Recomendación General 10/2011 de 14 d Diciembre "Los reductores de Velocidad en vías Urbanas e Interurbanas". En el mismo se realiza un informe indicando la necesidad de armonizar este asunto. Me indican que trasladarán mi solicitud de información. En menos de 30" me llama la responsable del informe y le explico el trabajo que pretendo realizar, me atiende con sumo interés, sin ningún tipo de prisa, me detalla las motivaciones de su informe, me indica que se reciben reclamaciones de toda índole, desde el que reclama que aún no han puesto los resaltos que aprobó el Ayuntamiento a todo lo contrario. Le indico que mi trabajo sobre la repercusión de los resaltos en el transporte de emergencias no está destinado a denunciar sino a mover conciencias y comprobar que realmente se respeten los derechos de todos, "mis derechos terminan donde comienzan los del otro", pero en este caso no están

suficientemente claros dónde comienzan y dónde terminan. Me explica detalladamente el informe realizado por ella y al finalizar la conversación me indica que llame si necesito cualquier aclaración o indicación respecto a su informe.

En este informe del Ararteko se indica que las únicas instituciones que tienen norma propia son la D.F.B. y el Ayuntamiento de Bilbao.

La D.F.G no dispone de norma propia de sino de una instrucción interna para la ejecución de pasos de cebra elevados. Indican que el tema es complejo y de indudable interés social, es necesario conjugar intereses que parecen contrapuestos (conductores y peatones) que en realidad no debiera serlo, ya que todo conductor es peatón.

La D.F.A. no tienen normativa propia por lo que aplica la Orden 3053/2008 del FOM-Fomento de 23 de septiembre. Los elementos a instalar los determinan a través de un estudio pormenorizado de cada tramo urbano/travesía, indican la necesidad de formación a los usuarios y hacen hincapié en el control de la velocidad por parte de tráfico.

Donostia y Vitoria no tienen norma propia y adaptan la norma del F.O.M.

-Intervención política – social / Pasos dados a nivel político-social

EL P.S.E. realiza una pregunta al Consejero de Sanidad sobre la “repercusión de los resaltos en el transporte sanitario de emergencias”.

El 5 de noviembre de 2015, la Corporación del Ayuntamiento de Artziniega consensua y aprueba una moción relacionada con los resaltos de Gordexola.

El Diputado Foral de Infraestructuras de Alava, recorre en 7 km. los 19 resaltos que a diario tienen que pasar los vecinos de Artziniega a su paso por el término municipal de Gordexola.

La aparición en este trabajo de los 19 resaltos en 7 km. ubicados en el término municipal de Gordexola se debe a que considero que es uno de los mejores ejemplos “DE LO QUE NO HAY QUE HACER” en el calmado del tráfico.

El día 2 de diciembre de 2015, asisto a las Jornadas de seguridad vial y movilidad segura en el Archivo Histórico de Euskadi desde las 9 horas hasta las 13,30. Asiste la Consejera de Seguridad, la Directora de Tráfico, Técnicos de Seguridad y Movilidad y en la mesa redonda -moderada por Luis Murguía del R.A.C.- participan los concejales del sector de los Ayuntamientos de Bilbao, San Sebastián y Vitoria.

DESARROLLO DE LAS JORNADAS.

Se reconoce que los resaltos son un problema para las emergencias, incluso que existen otras alternativas menos dañinas y que países de Europa se lo están replanteando.

Se identifican los problemas como el exceso de velocidad, la inseguridad de peatones y ciclistas frente a los vehículos etc. y se plantean posibles soluciones por medio de elementos de calmado del tráfico, indicando las posibles ventajas e inconvenientes que ofrece cada elemento. Me llama la atención que en ocasiones se prioriza la fácil instalación y la solución económica sobre la seguridad de tod@s. Dentro de los distintos elementos que se plantean encontramos estrechamiento de calzada, pórtico de entrada en zona urbana, desviación del eje de la trayectoria, diferente pavimento (textura, color), bandas sonoras etc.

Dejo para el final dos de los elementos planteados, por ser los que más rechazo provocan en el sector de las emergencias sanitarias, los conocidos resaltos, es posible que peque de parcial al recoger sólo un par de frases de cada elemento, pero, no puedo dejar de acordarme de las personas trasladadas de urgencia.

Lomos. Ventajas: favorecen la seguridad de los ciclistas a pesar de las incomodidades y la variedad de materiales de construcción. Inconvenientes: pueden suponer dificultades para los ciclistas, son conflictivos por la noche si no tienen una buena iluminación y suponen una grave molestia.

Pasos sobreelevados. Ventajas: solución moderadamente económica, dispositivo muy conocido y ampliamente implantado. Inconvenientes: aumentan la contaminación acústica ya que si no se disponen a la distancia adecuada provocan aceleraciones y frenadas, "su uso excesivo puede provocar enfermedades profesionales a conductores de autobuses y camiones", supone una gran molestia para los vehículos de emergencia, en especial ambulancias.

Al parecer los pacientes trasladados de urgencias con graves patologías como politraumatismos, paradas cardiorrespiratorias, etc. sólo sufren molestias.

Preguntado el responsable del área de investigación de la Dirección de Tráfico sobre si existen estudios sobre la repercusión de los resaltos en las emergencias y más concretamente en las emergencias sanitarias, la respuesta es contundente, NO. Reconoce que los resaltos son un problema, pero explica que puesto en la balanza riesgo/beneficio, causa/efecto, favorecen más de lo que perjudican. Todo esto sin que exista ningún estudio al respecto.

Todo lo anteriormente expuesto nos reafirma en la idea inicial de que, a día de hoy, los resaltos se han convertido en un agujero negro, nacieron con la buena intención de reducir la velocidad en puntos concretos, pero la discrecionalidad en su construcción, su falta de mantenimiento y, que a día de hoy existen en nuestras calles y vías más resaltos que flores, los ha convertido en peligrosos. No sólo no consiguen frenar a quienes no están dispuestos a cumplir y respetar las normas y señales, sino que se están convirtiendo en el lugar elegido por este tipo de conductores para adelantar, además de pasar a ser en la actualidad puntos de altísimo riesgo para los pacientes transportados de emergencia dependiendo de su patología.

Sobre el tema de los resaltos y su repercusión en el transporte sanitario de emergencias ante una pregunta parlamentaria del P.S.E. el Consejero de Salud respondió lo siguiente: Este tipo de elementos para calmar el tráfico obligan a los vehículos de emergencias (ambulancias, bomberos, ertzaintza) a reducir la velocidad para ir por encima o rodearlos, sin embargo, el mejor control de los otros vehículos ayuda a los vehículos de emergencia a moverse más rápidamente por las calles. Las velocidades reducidas que resultan del hecho de calmar el tráfico significan menos accidentes y menor gravedad. Los beneficios en la seguridad, al apaciguar el tráfico, están bien establecidos y necesitan pesar frente a los efectos de incrementar el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencias.

De acuerdo con lo expresado anteriormente, se trata de una evaluación riesgo/beneficio ponderando los riesgos que se generan por llegar “unos segundos más tarde” a los incidentes de la evacuación de pacientes, frente al beneficio de una menor incidencia de accidentes de tráfico.

Días después, en la presentación del “Código Infarto”, por el contrario, se subraya que el objetivo es reducir los tiempos de actuación y, en consecuencia, disminuir la mortalidad y mejorar la expectativa de vida de los pacientes.

Si mi pregunta realizada en las Jornadas de Seguridad Vial y Movilidad Segura, "¿Existe algún estudio realizado sobre la repercusión de los resaltos en las emergencias, especialmente en las sanitarias?" y la respuesta fue NO.

Entonces... ¿Cómo sabemos que la evaluación causa/efecto, riesgo/beneficio, incide de un lado o del otro?

3. CONCLUSIONES DE ESTE ESTUDIO Y POSIBLES PROPUESTAS

Me atrevería a decir que en otros países no instalan por todas partes este tipo de elementos. O bien se recurre a otras estrategias, por ejemplo: radares de tiempo, pasos estrechos, más control por policía local o de tráfico y, sobre todo, trabajo de concienciación para que la conducción sea más cívica y respetuosa con los límites de velocidad.

Entiendo que, en nuestro país, hay conductores que pasan por una calle a más velocidad de la permitida, son una minoría irresponsable y contra esto no existe mejor solución que la sanción. Debería haber más policía de tráfico en lugares de gran peligro o radares para que sea el infractor el que pague y no la mayoría de la ciudadanía como ocurre actualmente.

Los resaltos, además de poner en riesgo la vida de los pacientes transportados de emergencia en ambulancia, juegan con la salud de los conductores en general, son incómodos, obligan a reducir la velocidad más de lo permitido, impiden una velocidad más o menos constante dentro del respeto a las señales con el consiguiente aumento de consumo y el aumento de emisiones contaminantes al provocar que haya que frenar y luego acelerar para unos metros más adelante volver a frenar.

En la actualidad existen resaltos menos perjudiciales para la circulación de vehículos, con menos riesgo de accidentes, más respetuosos con los conductores que cumplen con la señalización y capaces de facilitar el transporte de emergencias con las tecnologías actuales. Son resaltos con altura variable dependiendo de la hora, el tráfico o cualquier otra circunstancia. En algunos momentos este tipo de resaltos pueden tener 1 centímetro y en otros momentos más altura y pueden formularse de varios modos y formas, por ejemplo: asociando el mecanismo de regulación de la altura a un radar de velocidad fijo colocado antes del resalto, de tal forma que el resalto se eleva cuando pasa un coche a más velocidad de la permitida o bien por medio de un programador horario donde se puede regular en los horarios de más riesgo. Tienen muchísimas ventajas y no penaliza a quienes cumplen las normas de circulación, el inconveniente entre comillas un coste más elevado que un resalto estático, pero esto no debe ser óbice cuando estamos hablando de la seguridad de peatones y vehículos.

El Centro Técnico de Motorpress-Iberica y La Asociación Española de la Carretera, realizaron ensayos sobre el efecto de los resaltos en diferentes tipos de vehículos y concluyeron:

Los dispositivos más recomendables en entornos urbanos donde la velocidad sea de 50-60 km. son los de 3 cm., si bien pueden resultar peligrosos para vehículos de carga, servicios de emergencias y motocicletas incluso a menor velocidad.

Los dispositivos de 7 cm. no son recomendables para ningún tipo de vehículo y prácticamente a ninguna velocidad de circulación, pensemos que la normativa actual permite 10 cm y 1 de margen.

Los reductores de velocidad tipo resalto no son las medidas más adecuadas ya que existen otras medidas más efectivas y menos perjudiciales, tanto para las emergencias como para los conductores que si cumplen las normas de tráfico.

Por otra parte, pruebas desarrolladas por asociaciones de carreteras totalmente a favor de frenar la velocidad de los vehículos y proteger al peatón inciden en la sustitución de los actuales elementos por otros menos dañinos para con las emergencias y como mínimo igual de protectores con los peatones, indicando los posibles métodos de sustitución.

Según un estudio realizado, un vehículo puede perder hasta 10 segundos por resalto, una ambulancia de emergencia y dependiendo de la patología del paciente puede perder más tiempo; en el caso concreto de un infarto cada minuto puede suponer un 10% más de riesgo para el paciente, de lo cual se deduce que esta combinación puede decidir que un paciente salve la vida o no.

Otro estudio realizado sobre pasos de 3 y 7 centímetros de altura lleva a aconsejar descartar totalmente los pasos elevados de 7 centímetros por el riesgo que conllevan, indicando como más aconsejables los de 3 centímetros, aun así, indican que para el paso de emergencias y transporte sigue significando riesgo. Pensemos que en la actualidad los pasos de peatones elevados son de 10 centímetros con uno de margen y los conocidos como lomos de mula o guardias tumbados tienen 6 centímetros. El mismo estudio indica que los lomos de mula pasados a más velocidad de la permitida, 50 km. Hora, causan menos daños tanto al conductor como al vehículo. Estas pruebas vienen a demostrar que no era la creencia popular la que así lo indicaba, sino que lo han convertido en un hecho demostrado. De igual forma el estudio indica que una excesiva atención del conductor a los resaltos puede incidir en graves despistes que pueden provocar daños más graves que los que se pretenden evitar.

Conclusiones finales – propuestas:

Los actuales sistemas perjudican gravemente las emergencias y no han conseguido frenar a los conductores para los que no existen reglas ni límites y en ocasiones no tienen conciencia del daño que pueden causar. Estos incumplidores de alto riesgo seguirán en la carretera y lógicamente habrá que defenderse del daño que puedan causar, pero ni lo correcto, ni lo adecuado es sancionar a todos y especialmente a las emergencias. Tendremos que llegar a un consenso de cuáles son los mejores métodos y formas de conseguir el respeto a las señales sin perjudicar a todos los usuarios.

Cada vez son más los expertos en emergencias y seguridad que están poniendo en cuestión estos elementos, máxime, cuando existen otras alternativas más seguras y menos dañinas para personas y vehículos y especialmente con los servicios de emergencias. Los estrechamientos de calzada por medio de pinturas y bolardos de plástico, semáforos de velocidad con pasos especialmente pintados, mobiliario urbano y jardinería, pasos en zigzag, badenes llamados inteligentes que sólo se elevan cuando hay exceso de velocidad y que permiten ser desactivados por los vehículos de emergencias, semáforos con radar incorporado, semáforos de velocidad etc. etc. son algunos de los elementos propuestos como sustitución de los resaltos. A esto habría que añadir campañas de educación vial, aunque me temo que en demasiadas ocasiones la educación vial la aprendemos a base de sanciones.

Este trabajo no pretende ser una tesis de nada, el objetivo es simplemente mover conciencias y ver que al otro lado de los resaltos se han creado otros problemas que también hay que estudiar para ponerlos en la balanza de lo positivo o negativo de estos elementos, este trabajo está realizado por una persona que no es experto en seguridad vial ni de emergencias, simplemente soy un diplomado en ser trasladado en ambulancia de urgencia y sufrir las consecuencias de los resaltos, en este trabajo me he limitado a transcribir las opiniones de quienes viven y sufren el día a día de las emergencias desde los dos lados, los pacientes y los profesionales. Todo lo planteado es el resumen de opiniones recogidas entre personas del sector sanitario de emergencias, de técnicos en transporte sanitario de emergencias, de conductores y sanitarios que viven el día a día de las ambulancias, de pacientes con distintas patologías trasladados a las urgencias hospitalarias, de Asociaciones de usuarios de la carretera, de Asociaciones del sector de ambulancias de emergencias....

Mi agradecimiento a tod@s por vuestra colaboración, a las personas que han colaborado con su opinión y con su tiempo, a las asociaciones de carretera, sindicatos, instituciones... que me han facilitado los nombres de sus técnicos y responsables de los distintos departamentos, gracias especiales a los pacientes trasladados de emergencia que me habéis trasladado vuestras malas experiencias en los resaltos y a tod@s los que, además de colaborar cada cual dentro de sus posibilidades, me habéis animado a continuar, este trabajo no habría sido posible sin vuestra colaboración y participación.

La forma de atención a los pacientes con necesidad de atención médica urgente ha cambiado mucho en los últimos años, aquel llegar de la ambulancia de emergencia con el objetivo casi único de recoger al paciente a toda velocidad y sin más miramientos trasladarlo a las urgencias hospitalarias hoy no es el objetivo. Las actuaciones actuales siguen consistiendo en llegar rápido, pero la prioridad realmente importante es atender y estabilizar al paciente y luego decidir la forma de traslado, su urgencia y el sistema de transporte más adecuado. Lo que no ha cambiado es la máxima de un segundo puede salvar una vida y, los resaltos son la antítesis de esta máxima.

Me voy a permitir una pequeña observación con el fin de entender la dificultad que la realización de este trabajo me ha supuesto. Este trabajo que, a nivel personal me ha costado meses, entiendo que cualquiera de nuestras instituciones lo habría realizado en semanas, primero porque tiene personal técnico y medios, segundo porque quienes se dedican a esto de las emergencias probablemente les habrían dado más información y tercero porque habrían aligerado los procedimientos y el resultado lo tendrían en sus manos hace muchísimos meses.

Las coincidencias en las opiniones recogidas sobre este tema podrían ayudarnos a una conclusión final de este estudio y se pueden resumir como sigue:

Los resaltos no sirven para frenar a quienes no están dispuestos a respetar los límites de velocidad y son el mayor obstáculo en la actualidad para los transportes sanitarios de emergencias, pudiendo llegar a poner en riesgo la vida del paciente transportado dependiendo de su patología.

Mateo Lafragua

Mendibeltz Kallea 1 01474 Artziniega Araba