



BOLETÍN PRL/SEGOP

Nº1 / 2021



SECCIÓN DE PREVENCIÓN DE LA ARMADA

Dirección:

CN. Luis Díaz-Bedia Astor
Jefe de la Sección de Prevención de la Armada

Redacción:

CC. Miguel Ángel Parra Ramos
AF. (RV) Luis Manuel del Castillo Gutiérrez
Bgda. Antonio José Cano Checa
Sgto. 1º Simón Sánchez Benito
Sección de Prevención de la Armada

Mayo de 2021

Las futuras colaboraciones se enviarán por correo electrónico a:

CC. Miguel Ángel Parra Ramos
Sección de Prevención de la Armada
mparram@fn.mde.es

**Los artículos que no son específicamente técnicos expresan la opinión
de sus autores**

CONTENIDOS

- 1. INTRODUCCIÓN.**
- 2. EL ACCIDENTE IN ITINERE.**
- 3. ACCIDENTES IN ITINERE EN LA ARMADA ESPAÑOLA.**
- 4. CONDUCCIÓN CON METEOROLOGÍA ADVERSA.**
- 5. ACCIDENTES EN MOTO Y SUS PARTICULARIDADES.**
- 6. LA BICICLETA Y SUS RIESGOS.**
- 7. PEATONES Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.**
- 8. CONSEJOS ESTACIONALES: LOS RIESGOS EN EL VERANO.**
- 9. FUENTES DE INFORMACIÓN UTILIZADAS.**

1. INTRODUCCIÓN.

La PRL/SEGOP está orientada a evitar, prevenir y eliminar las causas potenciales de accidentes al personal, enfermedades profesionales y daños al material que puedan disminuir la eficacia operativa de la Armada.

Entre sus objetivos generales para el año 2021 se encuentran reforzar la concienciación de todo el personal sobre la importancia de la PRL/SEGOP y seguir trabajando para reducir el número de accidentes, mediante la implicación de la cadena de mando, la aplicación de los procedimientos, la supervisión de las actividades, el empleo de los equipos de protección individual y la transmisión de la información.

Dado que la transmisión de la información es un factor de gran importancia para la reducción de accidentes, en la SECPAR hemos considerado conveniente impulsar de nuevo la publicación del Boletín PRL/SEGOP, como manera de hacer llegar datos relevantes a todo el personal de la Armada y contribuir a seguir reduciendo el número de accidentes y su gravedad.

Entre los objetivos de información figura el facilitar a todo el personal aquella relativa a la prevención de accidentes “in itinere”, en particular la extraída de las investigaciones que se hayan considerado pertinentes. Aunque este tipo de accidentes se han ido reduciendo durante los últimos años, continúan siendo muy frecuentes, por lo que les dedicamos este primer boletín de 2021. Al ser accidentes de circulación en distintos tipos de vehículos o a pie, la información de cómo prevenirlos también nos puede ayudar en los desplazamientos que realizamos en nuestra vida cotidiana.

Como ya se acerca el verano, también hemos incluido un artículo sobre los riesgos más habituales que se le asocian, con objeto de que tanto nosotros como nuestras familias podamos gozar, con mayor seguridad, de las variadas actividades propias de esta estación.

Este número lo hemos confeccionado íntegramente en la SECPAR, pero nuestra intención es que tanto el personal de los Servicios de Prevención, como el de cualquier UCO, pueda participar en las siguientes ediciones, mediante el envío de artículos relacionados con distintos ámbitos de la PRL/SEGOP.

Desde aquí os animamos a todos a leer el presente número y a enviar vuestras colaboraciones, que serán muy útiles para difundir ideas que permitan mejorar la prevención y así incrementar la seguridad de nuestro personal y material.

2. EL ACCIDENTE “IN ITINERE”.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

“In itinere” es una locución latina que significa “en el camino” y que hoy en día se utiliza para denominar a los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo. Un desplazamiento “in itinere” es aquel que se realiza por motivos profesionales, para empezar o terminar la jornada laboral, en el tiempo próximo a las horas de entrada o de salida del trabajo, en el trayecto, y en su caso en el vehículo, habitual.

En el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, el artículo 156 dice lo siguiente:

1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.
2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:
 - a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.
 - b).....

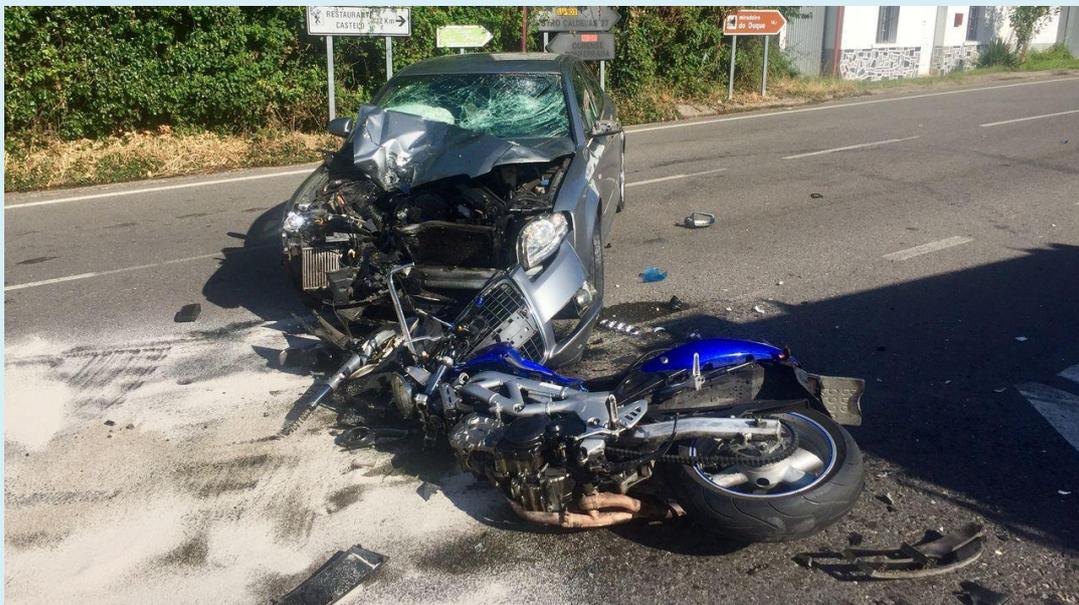
Un accidente “in itinere” es, por tanto, un siniestro ocurrido al trabajador durante el desplazamiento desde su domicilio hasta su lugar de trabajo, o viceversa, con la única condición de que el empleado no haya interrumpido el trayecto por causas ajenas al trabajo

Los factores que determinan que el accidente durante un desplazamiento es un accidente “in itinere” (y por tanto laboral), son los siguientes:

- Teleológicos.
 - Que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo.
- Geográficos.
 - Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa. Los tribunales vienen exigiendo desde antiguo que el trabajador utilice un trayecto adecuado, entendiendo por éste el normal, usual o habitualmente empleado para acudir al trabajo o regresar al domicilio. Tal circunstancia no impide que se utilice otro camino por razones concretas, como los atascos.
 - Que se produzca entre el domicilio familiar y el laboral, en aquellos casos en los que el trabajador tenga su domicilio familiar en una localidad y el laboral en otra, por exigencia de la movilidad geográfica de su empresa.
- Cronológicos.
 - Que se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto, o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- Elementos de idoneidad del medio en el «accidente in itinere».
 - Que el trayecto se realice con el medio de transporte habitual o normal, entendiéndose como tal el que habitualmente utilice el trabajador y *cuando éste no actúe con imprudencia grave o temeraria* (elemento de idoneidad del medio).



Efectos de la colisión entre un coche y una moto. Foto: Carlos Cortés.

Consideraciones a tener en cuenta:

La evolución de los medios de transporte ha motivado que el ciudadano pueda optar por distintas opciones para incorporarse al lugar de trabajo y regresar al domicilio. Hoy en día, lo normal es que estos desplazamientos puedan realizarse a pie o en todo tipo de vehículos: autobús, metro, tren, coche, moto, bicicleta e incluso patinete o monopatín. En ellos, existe el riesgo de sufrir un accidente, debido a:

- Frecuencia, ya que los realizamos prácticamente todos los días y en ocasiones más de una vez al día.
- Factores personales (estado de ánimo, sueño, medicación, etc.) que pueden afectar a nuestros sentidos, capacidad de atención o reflejos.
- Elementos ambientales, que pueden ser adversos, como la meteorología, estado de las vías de circulación, presencia de animales en la carretera, etc.
- Presencia en el recorrido de otras personas y vehículos, en muchas ocasiones en gran número.

Las causas más comunes de los accidentes “in itinere” son las mismas que las de cualquier accidente de circulación:

- Cansancio.
- Distracción.
- Utilización del móvil.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- No respetar las normas de circulación (en vehículo o a pie).
- Exceso de velocidad.
- No respetar las distancias mínimas de seguridad con otros vehículos.
- No llevar el casco puesto (al utilizar la moto, bicicleta o patinete).
- Llevar el cinturón de seguridad desabrochado.
- Conducción bajo los efectos de medicamentos, alcohol o drogas.
- Mal estado de los neumáticos.
- Fallos mecánicos o de mantenimiento del vehículo.
- Circunstancias climatológicas.
- Estado deficiente de la vía de circulación.

En relación a los accidentes “in itinere”, el Plan General PRL/SEGOP de la Armada especifica lo siguiente:

- Se notificarán y se incluirán en las estadísticas, pero no será preciso investigarlos, a no ser que el Jefe de la UCO o el Mando consideren que concurren circunstancias que hacen conveniente iniciar una investigación.
- La consideración de un accidente como “in itinere” será únicamente a efectos de PRL/SEGOP, con independencia de cualquier otra consideración administrativa.



Los accidentes “in itinere” también pueden ocurrir cuando circulamos a pie.

¿Cuáles son nuestras obligaciones?

Si se sufre un accidente “in Itinere”, habrá que comunicarlo inmediatamente a la UCO en la que se está destinado y acreditarlo mediante el atestado del accidente, el parte amistoso accidente (debidamente cumplimentado) o el justificante de asistencia sanitaria.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

ADMINISTRACIÓN U ORGANISMO COMPETENTE PRESCRIPCIÓN (Consigue el principio activo a - hora farmacéutica, vía de administración, dosis por unidad y unidades por envase) N.º envase/unidades: <input type="text"/> Justificación de máxima comercial: <input type="checkbox"/> Medicamento biológico <input type="checkbox"/> Medicamento no autorizado <input type="checkbox"/> Principio de eficiencia (M) <input type="checkbox"/> Otro: indicar	Duración del tratamiento: Pasaje: unidades: <input type="text"/> pastas: <input type="text"/> N.º orden dispensación: <input type="text"/> Fecha prevista dispensación: <input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/>	SISTEMA NACIONAL DE SALUD Paciente (Nombres y apellidos, fecha de nacimiento y número de identificación) Prescriptor (datos de identificación y firma) Fecha de la prescripción: <input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/>
Depósitos (si procede): Instrucciones al paciente (si procede): El paciente autoriza este documento de información durante el USO DE MEDICAMENTO para el período de validez del tratamiento.		
En cumplimiento del art. 5 de la Ley Orgánica 16/1987, se informa de que estos datos serán incorporados al Sistema "..." para la gestión y control de la prestación farmacéutica, según sigue respondiendo a "...". Puede ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición ante "...".		

declaración amistosa de accidente de automóvil

No implica reconocimiento de responsabilidad, pero una oportuna cesación de la firma de AVOSOS conductores es obligatoria

1. Fecha accidente: hora: <input type="text"/>	2. Lugar (estado, provincia, población, calle o carretera, etc.): <input type="text"/>	3. Víctima (x) (nombre completo): <input type="text"/>
4. Daños materiales (daños en los vehículos A y B): <input type="checkbox"/>	5. Testigos (Nombres, dirección y teléfono (añadir cuando sea trata de ocupantes al ser del A o del B)): <input type="text"/>	

vehículo A

6. Asegurado (datos póliza de Seguro):
 Nombre:
 Apellidos:
 Dirección: calle y n.º:
 Localidad (y c. postal):
 N.º mat. de D.V. o T.V. (El asegurado puede responder al IVA referente al vehículo):

7. Vehículo
 Marca, modelo:
 N.º de matrícula (de los vehículos):
8. Aseguradora
 N.º de póliza:
 Agencia:
 N.º de carta verde (Para vehículos):
 Certificado o carta verde (vehículo fuera de los datos propios del vehículo estar asegurado):

9. Conductor (con permiso de conducir):
 Nombre:
 Apellidos:
 Dirección de conductor (a):
 Categoría (A, B, ...): Expedido en:
 Permisos válidos hasta:

10. Indicar por una flecha (→) el punto de choque inicial



11. Daños apreciados

14. Observaciones

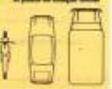
vehículo B

6. Asegurado (datos póliza de Seguro):
 Nombre:
 Apellidos:
 Dirección: calle y n.º:
 Localidad (y c. postal):
 N.º mat. de D.V. o T.V. (El asegurado puede responder al IVA referente al vehículo):

7. Vehículo
 Marca, modelo:
 N.º de matrícula (de los vehículos):
8. Aseguradora
 N.º de póliza:
 Agencia:
 N.º de carta verde (Para vehículos):
 Certificado o carta verde (vehículo fuera de los datos propios del vehículo estar asegurado):

9. Conductor (con permiso de conducir):
 Nombre:
 Apellidos:
 Dirección de conductor (a):
 Categoría (A, B, ...): Expedido en:
 Permisos válidos hasta:

10. Indicar por una flecha (→) el punto de choque inicial



11. Daños apreciados

14. Observaciones

12. Circunstancias
 Poner un signo (+) en cada casilla que proceda para precisar el choque.

1. Estado del vehículo	2. Salto de un estacionamiento	3. No a estacionamiento	4. Salto de un estacionamiento de un lugar privado, a un camino de tierra	5. Retorno a un estacionamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra	6. Entrada en una plaza de sentido contrario	7. Choque por una plaza de sentido contrario	8. Colisión en la parte de atrás del otro vehículo que resultaba en el mismo sentido o en el mismo sentido	9. Colisión en el mismo sentido o en sentido contrario	10. Cambio de carril	11. Aceleración	12. Giro a la derecha	13. Giro a la izquierda	14. Datos incorrectos	15. Inicial de parte maniobrada o la circulación en sentido inverso	16. Nave de la carretera (en un sentido)	17. No respuesta a señal de adelantamiento
------------------------	--------------------------------	-------------------------	---	--	--	--	--	--	----------------------	-----------------	-----------------------	-------------------------	-----------------------	---	--	--

13. Croquis del accidente
 Previamente alabado, el conductor que firmo en los vehículos A y B, se posiciona en el momento de la colisión, a) señala la víctima, b) señala de los coches (si correspondiera).

A	B
---	---

* En caso de heridos o daños materiales (daños que los de los vehículos A y B, excepto el de los de identificación, dirección, etc.). No inscribirse antes de firmarlo (después de firmarlo) y repararlo (en cualquiera de los dos conductores). No declaración del asegurado al asegurador.

Modelo de parte amistoso de accidentes.

Como ya hemos comentado, el accidente debe haberse producido en la ruta de casa al trabajo o viceversa, en el trayecto habitual entre ambos, dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto, con el medio de transporte habitual o normal. En el caso de que el domicilio familiar y el laboral se encuentren en distintas localidades, se incluyen los trayectos entre ambas localidades por motivo de incorporación a la localidad de trabajo o regreso al domicilio familiar.

Accidentes “en misión”:

Además del accidente “in itinere”, debemos hacer mención a los denominados accidente “en misión”, que no ocurren ni en el lugar de trabajo, ni en el trayecto entre el trabajo y el domicilio. Se trata de una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa. La misión integra así dos elementos, conectados ambos con la prestación de servicios del trabajador: el desplazamiento para cumplir la misión y la realización del trabajo en que consiste la misión.



Accidente de tráfico en Cartagena. Foto: Bomberos Cartagena.

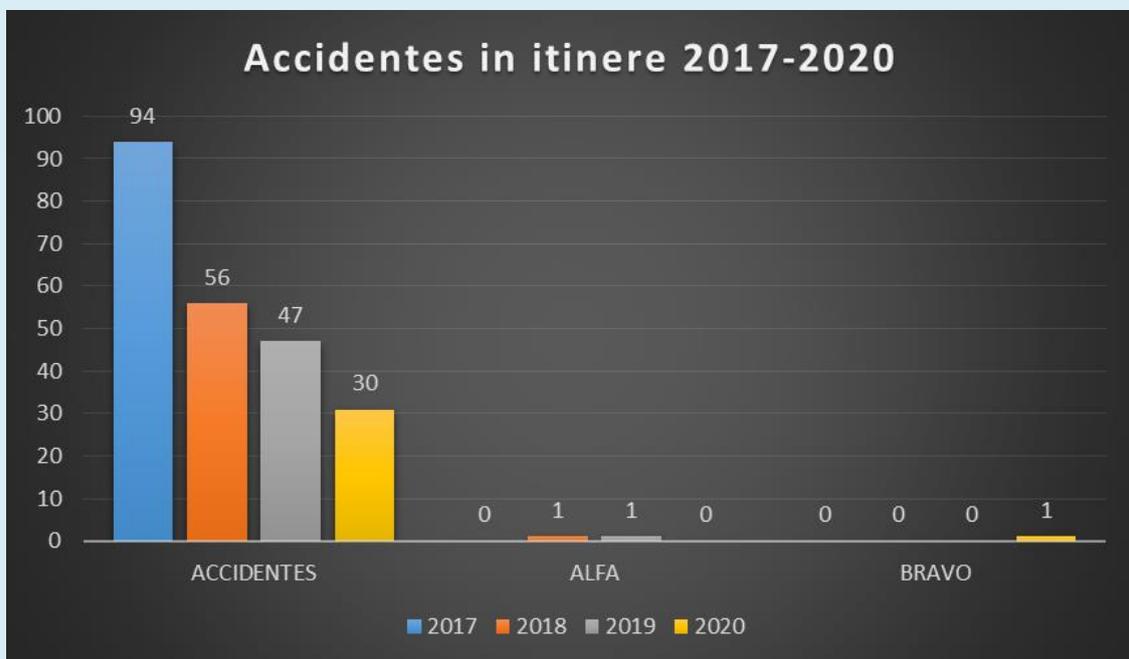
3. ACCIDENTES “IN ITINERE” EN LA ARMADA ESPAÑOLA.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

El personal de la Armada no está exento de riesgos cuando realiza sus desplazamientos desde su domicilio a su destino o a la inversa. De hecho, anualmente se registra un número significativo de accidentes “in itinere”, que se han ido reduciendo en los últimos años, pero que nos exigen que sigamos insistiendo en que todo el personal adopte la mayor precaución en sus desplazamientos rutinarios.

Si observamos los datos estadísticos de la SECPAR de los cuatro últimos años, se contabilizaron un total de 227 accidentes “in itinere”. Vemos que el número ha descendido progresivamente, desde 94 en 2017, hasta 30 en 2020. Aunque la mayoría de los accidentes no tuvieron consecuencias graves, en 2018 y 2019 se produjeron 2 accidentes de clase A y en 2020 ocurrió 1 de clase B.



Accidentes “in itinere” Armada Española. Fuente SECPAR

Del total de accidentes que se produjeron en 2020, la aplicación SEGOP identifica accidentes de tráfico y accidentes con vehículo, que suman un total de 40, de los que 30 son “in itinere” y 10 son con vehículos militares.

Con respecto a esta distinción, se ha detectado que existe cierta confusión, a la hora de volcar los datos en la aplicación SEGOP, sobre cuándo un accidente es de tráfico y cuándo es con vehículo (que no es necesariamente de tráfico).

Por ello, intentaremos esclarecer una y otra definición:

Accidente de tráfico o de circulación.

La definición común europea no incluye el término accidente de tráfico, sino “accidente de circulación”, término que podríamos utilizar sin problema en la aplicación PRL/SEGOP.

"Accidente de circulación", según la OMS (2010), se define como la colisión o incidente en el que se ve implicado al menos un vehículo sobre ruedas para uso en carretera (en adelante “vehículo de carretera”), en movimiento, en una vía pública o privada con acceso público en las inmediaciones.

En esta definición se incluyen las colisiones entre vehículos de carretera; entre vehículos de carretera y peatones; entre vehículos de carretera y animales u obstáculos fijos; y las colisiones de un solo vehículo de carretera. También incluye las colisiones entre vehículos de carretera y vehículos de raíles. Las colisiones con varios vehículos se contabilizan como un único accidente, siempre que sean colisiones sucesivas en un breve período temporal.

Según el “Glosario para estadísticas de transportes (2009)” de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, los vehículos de carretera incluyen vehículos con ruedas, motorizados y no motorizados, y la definición de carretera incluye caminos con la base estable, como los de gravilla.

En España, la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación, establece un concepto normativo de accidente y plantea una serie de definiciones:

Accidente de circulación se considera aquel que reúne las circunstancias siguientes:

- Producirse o tener su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Resultar, a consecuencia de él, una o varias personas muertas o heridas, sólo daños materiales, y estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de circulación cuando concurren una o varias de las circunstancias detalladas a continuación:

- Entrar el vehículo en colisión con otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados, peatones, animales y/u otro obstáculo.
- Sin haberse producido colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, muertos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.
- Sin haberse producido colisión con el vehículo, estar éste parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- Sin haber sufrido el vehículo directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores que lo han provocado.
- Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro, en el momento en que subía o descendía de él, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

Excepciones:

- Haber sido arrollado el conductor o un pasajero de un vehículo, por otro, cuando ya se alejaba del primero, en cuyo caso sólo el vehículo que efectuó el atropello se considera vehículo implicado en el accidente y el atropellado se considera peatón.
- Haber sido atropellado un peatón que irrumpe en la calzada, oculto por un vehículo parado o en marcha, en cuyo caso este vehículo no se considera implicado en el accidente, a menos que se encuentre en alguna de las situaciones descritas anteriormente.

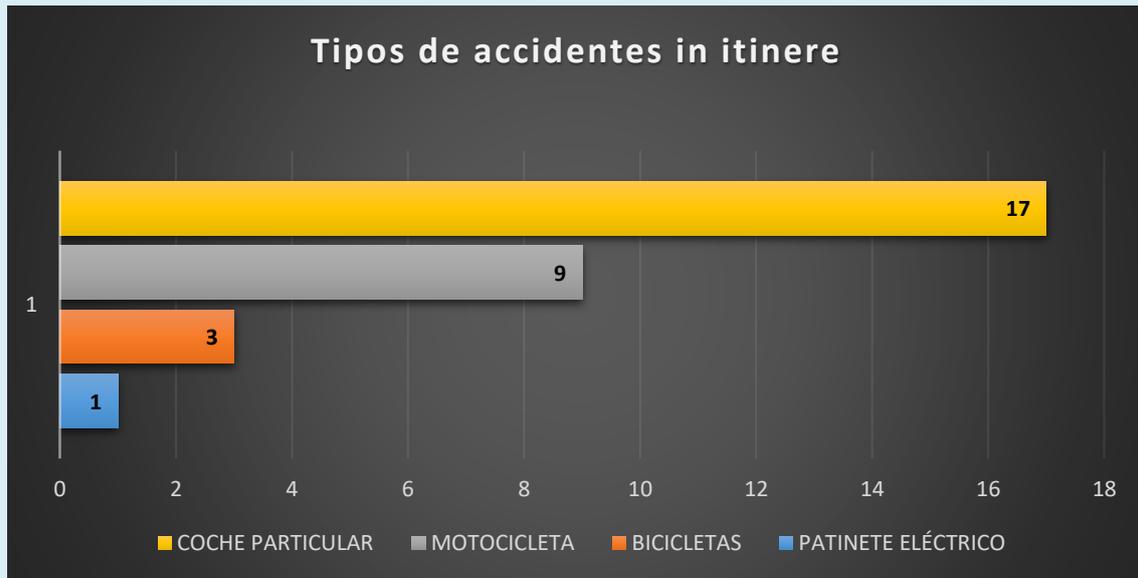
Accidente con vehículo:

Para la Aplicación PRL/SEGOP, lo interpretamos como un accidente en el que está involucrado:

- Un vehículo especial, fuera de una vía de circulación, como por ejemplo una uña elevadora, un vehículo de arrastre de aeronaves, un vehículo de contraincendios cuando apaga un incendio, etc.
- Un vehículo de carretera que no está circulando, ni sufre una colisión de otro vehículo que está circulando. Como ejemplo, puede ocurrir al efectuar la carga o descarga, al efectuar trabajos de mantenimiento en el vehículo, al manipular sus elementos, etc.

Accidentes “in itinere” en 2020:

Al contabilizar los accidentes de este tipo en 2020, llama la atención cómo se incrementa el uso de la bicicleta y del patinete eléctrico como medio de transporte para ir al trabajo. Son medios más ecológicos, pero en los que la persona que circula en ellos resulta más vulnerable y desprotegida ante un accidente. Por ello, al igual que en el caso de las motos, es necesario insistir en que se adopten todas las medidas de precaución, especialmente la utilización del casco y de prendas que proporcionen una protección adecuada y la mayor visibilidad posible.



Tipos de Accidentes “in itinere” en 2020 en la Armada Española. Fuente SECPAR.

En el cuadro vemos el número de accidentes en que estuvo involucrado cada tipo de vehículo: 17 con coche, 9 con moto, 3 con bicicleta y 1 con patinete.

Es importante analizar las causas de los accidentes, de manera que podamos evitar que vuelvan a repetirse. En cuanto a los accidentes “in itinere” en la Armada, obtenemos los siguientes datos:

- **Accidentes con coche:**

De los 17 accidentes de este tipo, hay 8 colisiones provocadas por el alcance de otro vehículo, 2 colisiones en cadena, 2 colisiones por alcance a otro vehículo, 2 colisiones por no respetar normas de circulación (uno se saltó un STOP y el otro entró en una calle por dirección prohibida), 2 colisiones por pérdida de control (uno de ellos por cansancio, tras haber salido de guardia) y 1 sin datos.

- **Accidentes con moto:**

De los 9 accidentes de este tipo, 4 podemos considerarlos como fortuitos, ya que fueron caídas por diversas causas (como aceite en el asfalto o la bajada de una barrera de acceso en la entrada de un recinto militar). Los otros 5 fueron arrollamientos por otro vehículo, lo que nos demuestra, una vez más, la fragilidad de las motos frente a los coches y la necesidad de que cualquiera que maneje un vehículo preste la mayor atención durante la conducción.

- **Accidentes con bicicleta:**

De los 3 que se produjeron, 2 fueron arrollamientos por otro vehículo, mientras que el otro ocurrió por la presencia de ramas de árbol en el asfalto, que se enredaron en los radios de las ruedas, con la consecuente caída del usuario.

Constituyen un recordatorio de la necesidad de que los ciclistas procuren hacerse visibles para los conductores de otros vehículos y de que deben fijarse en el estado de las vías de circulación.

- ***Accidentes con patinete eléctrico:***

Se produjo 1, provocado por la rotura del patinete, lo que nos debe hacer reflexionar sobre la fragilidad de este tipo de vehículo, cuya fácil adquisición, su bajo precio y una normativa reguladora poco exigente, permiten que circule cada vez en mayor número por nuestras calles.

Para disminuir la tasa de siniestralidad de los accidentes “in itinere” tiene que existir un compromiso por parte de todo el personal, que debe cumplir las normas de circulación y de seguridad en todo momento. También los comandantes y jefes de UCO deben comprometerse a fomentar la concienciación y la difusión de información sobre el adecuado uso de los medios de transporte en los desplazamientos, no solo desde o al domicilio, sino también cuando se circula en misión e incluso por motivos particulares, en circunstancias ajenas al servicio.

Medidas concretas para reducir la siniestralidad en los trayectos “in itinere”:

1. Formación del personal de la Armada en aspectos de seguridad de la circulación.
2. Horarios flexibles de entrada y salidas a los puestos de trabajo, siempre que sea posible.
3. Utilización del transporte colectivo (ya sea público o privado).
4. Utilización compartida del transporte individual.
5. Teletrabajo, siempre que sea posible.
6. Planificación de las rutas con la suficiente antelación.

Medidas generales para evitar los accidentes de circulación:

1. No beber alcohol antes de la conducción.
2. Planificar con antelación suficiente los itinerarios.
3. Evitar conducir con sueño o cansancio físico.
4. Evitar las prisas.
5. Salir de casa con tiempo suficiente para llegar al destino mediante una conducción tranquila y sin estrés.
6. No utilizar el móvil.
7. Estar atentos a los factores externos.
8. En los viajes largos, efectuar paradas para descansar.
9. Cumplir siempre con las normas de circulación.

4. CONDUCCIÓN CON METEOROLOGÍA ADVERSA.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Los riesgos en la conducción se incrementan cuando se realiza con fenómenos meteorológicos adversos, por lo que es necesario ser previsoros y tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- **Mantener siempre el vehículo en condiciones.** En particular, tener en buen estado los limpiaparabrisas y neumáticos. Estos últimos deben tener su dibujo y presión correctos, para garantizar el agarre.
- **Reducir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad,** según las condiciones de visibilidad y estado de la carretera. La niebla, lluvia y nieve reducen la visibilidad exterior y pueden provocar que los cristales se empañen. La lluvia, la nieve, el granizo y el hielo empeoran el comportamiento y la respuesta del vehículo.
- **Conducir con suavidad y progresividad.** La lluvia, hielo, granizo y nieve reducen la eficacia de los frenos y provocan que el vehículo resbale. Habrá que tenerlo en cuenta a la hora de frenar, tomar una curva, adelantar o realizar cualquier otra maniobra.

Según el tipo de fenómeno meteorológico, habrá que seguir las siguientes recomendaciones:

Lluvia.

Con lluvia, el vehículo frena peor, las lunas suelen empañarse y la estabilidad en las curvas se reduce. Por ello, será necesario reducir la velocidad, aumentar la distancia de seguridad y conducir con suavidad.

Al encontrar una balsa de agua, puede producirse el efecto denominado aquaplaning, en el que los neumáticos “flotan” sobre el agua y se pierde momentáneamente el control de la dirección. En este caso, hay que mantener la calma, sujetar bien el volante y evitar frenar o acelerar, hasta que no se recupere el contacto con el asfalto.



Lluvia en la carretera. Foto: Telemadrid.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Las hojas de los árboles caídas pueden ser muy peligrosas, ya que retienen el agua y son deslizantes, por lo que alargan la frenada y pueden provocar derrapes.

Si nos encontramos con una riada, no hay que intentar atravesarla, es mejor dar la vuelta y buscar otro camino. Si ya estamos en el agua, tener en cuenta que si su altura alcanza unos 40 cm, cuesta controlar el vehículo; y si sube de 60 cm, la mayoría de vehículos serán arrastrados. Si la corriente arrastra el coche, intentar salir, preferentemente por la ventanilla, y subir al techo, para ser más visible a los medios de rescate.



Nieve, granizo, hielo.

Con nieve, granizo o hielo, el asfalto es más resbaladizo y puede reducirse la visibilidad, por lo que se complica la realización de cualquier maniobra. Por ello, es necesario reducir la velocidad, aumentar la distancia de seguridad y ser muy suave en la conducción, para evitar que el vehículo derrape. Puede ser necesario utilizar neumáticos de invierno o cadenas. Las placas de hielo pueden aparecer aunque no haya nevado o llovido, por lo que se extremará la precaución con temperaturas inferiores a 3°C. Si resbalamos al pasar sobre una placa de hielo, hay que mantener la calma, levantar suavemente el pie del acelerador, no modificar la dirección y estar preparado para frenar al recuperar la adherencia.



Circulación con nieve. Foto: EFE.

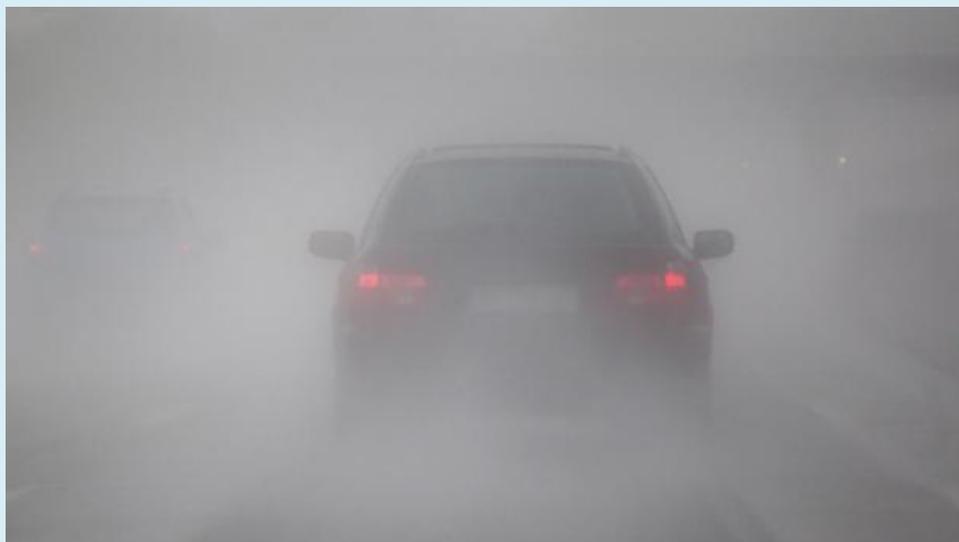
¿Qué hacer si al ir a coger el coche lo encontramos cubierto de hielo?

- Arrancar el motor, encender la calefacción y dirigir el flujo de aire hacia el parabrisas.
- Utilizar un producto descongelante o alcohol (si la capa es fina). Nunca echar alcohol en el contenedor del líquido limpiaparabrisas.
- Utilizar una rasqueta de plástico, que no arañe el cristal.
- Una vez el cristal sin hielo, se puede limpiar con los limpiaparabrisas.
- Quitar el hielo de los faros.

Nunca echar agua caliente sobre las lunas, ya que el cambio brusco de temperatura podría romper el cristal. La sal retrasa la congelación, pero no descongela y puede arañar los cristales.

Niebla.

La niebla, que puede presentarse en cualquier época del año, reduce o impide la visibilidad y empapa el asfalto, que puede volverse muy deslizante. Cuando aparece, hay que encender las luces y piloto de niebla, aumentar la distancia de seguridad y moderar la velocidad. Es importante fijarse en las marcas de la parte derecha del asfalto, para mantener la dirección, y nunca poner las luces largas, ya que empeorará aún más la visibilidad. Es muy peligroso frenar bruscamente o reducir mucho la velocidad, ya que puede provocarse un alcance de otro vehículo. Nunca debe pararse en el arcén.



Niebla en la carretera. Foto: DGT.

Viento.

El viento puede modificar la trayectoria de un vehículo y provocar la colisión con otro vehículo, con la mediana o con vallas de protección, hacerlo volcar o que se salga de la calzada. Por ello, es necesario aumentar la atención, mantener firme el volante, ajustar la velocidad y no realizar movimientos bruscos. Debe tenerse una especial precaución al salir de un túnel, al adelantar a un camión o al superar un edificio, momentos en los que se reduce el efecto pantalla y variarán la fuerza y la dirección del viento. Los días de viento es conveniente fijarse en las mangas de viento o en la vegetación, para saber su dirección y poder anticiparse a sus efectos.



5. ACCIDENTES EN MOTO Y SUS PARTICULARIDADES.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Un motorista está mucho más desprotegido que el conductor de un vehículo de cuatro ruedas. Por ello, las consecuencias de un accidente de circulación suelen ser más graves en el caso de que esté involucrada una moto, ya que es el cuerpo del motorista el que recibe el golpe. Según las estadísticas, el riesgo de morir en accidente de tráfico es 17 veces mayor en moto que en coche. En 2019 murieron 417 motoristas, de ellos 291 en zonas interurbanas y 126 en zonas urbanas (la DGT actualiza los datos después del verano, por lo que los de 2020 todavía no están completos).

Aunque muchas veces las causas del accidente de moto son ajenas al motorista, es necesario profundizar en las circunstancias a las que puede tener que enfrentarse, con objeto de intentar reducir el número de accidentes y sus consecuencias.

Colisiones:

En una colisión en la que esté involucrada una moto, el motorista suele ser el más perjudicado. Según cómo se produzca, puede variar la gravedad de sus consecuencias:

- Frontal, que se produce en vías de doble sentido, cuando uno de los vehículos invade el contrario. Es el accidente que más fallecidos y heridos provoca.
- Lateral, que se produce cuando los vehículos circulan en el mismo sentido, en vías de varios carriles, o en intersecciones o rotondas.
- Trasera, muy común en el entorno urbano, debido al frenazo brusco del vehículo delantero o a la falta de atención del vehículo que alcanza.
- Impacto contra un vehículo estacionado o contra la puerta abierta de un vehículo estacionado.

Las colisiones pueden producirse por distintas causas: distracciones, mala visibilidad, deficiente estado de la calzada, fallo de los frenos, ángulos muertos de los retrovisores, exceso de velocidad, falta de anticipación, no mirar adecuadamente en una incorporación o adelantamiento, maniobras imprudentes, etc.



Colisión de moto y coche. Foto: <https://www.diariosur.es>.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Las motos, por su menor tamaño, son más difíciles de ver que los vehículos de cuatro ruedas, por lo que los motoristas deben tener una especial precaución cuando circulan muy próximos a otros vehículos:

- Mantenerse a una distancia prudencial.
- Procurar evitar los ángulos muertos de los retrovisores de los coches.
- No realizar movimientos inesperados.

Los motoristas, además, deben ser muy cuidadosos con los peatones, a los que pueden arrollar, especialmente en los entornos urbanos.

Caídas:

Pueden producirse por una pérdida de control o por una colisión. La caída lleva aparejada el arrastre por el asfalto de la moto y del motorista. Por ello, es necesario siempre ir equipado con casco y con prendas adecuadas, resistentes a la abrasión.



Al igual que en los impactos, las causas pueden ser muy variadas, por lo que señalaremos las más habituales.

- **Velocidad inadecuada.** No se trata sólo de no sobrepasar la velocidad máxima permitida en un tramo determinado, sino de ajustar nuestra velocidad a las circunstancias de cada momento concreto.
- **Frenada repentina.** Es muy probable perder el control de las ruedas y que la moto se vaya al suelo. Para evitarlo, es muy importante el ABS, que es obligatorio en las motocicletas desde 2016 y crucial para reducir los accidentes.
- **Superficie resbaladiza.** Puede ser un factor incontrolable, ya que no siempre se puede predecir que haya agua, aceite o gravilla. De todas formas, si llueve, debemos reducir la velocidad y ajustar nuestras maniobras.
- **Objetos en el asfalto.** Pueden desestabilizar la moto y provocar su caída.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- **Evitar una colisión.** Ante un impacto inevitable, el motorista puede tomar la decisión de tirarse al suelo, para intentar reducir la gravedad de las consecuencias.
- **Imprudencias y prisas.** Adelantar de forma incorrecta, apurar en los semáforos en ámbar, realizar maniobras bruscas, etc.
- **Inexperiencia.** La moto necesita de una habilidad en la conducción mayor que otros vehículos, por lo que se necesita práctica.
- **Deficiente capacidad de maniobra.**

Dadas las consecuencias de un accidente de moto, es de vital importancia no bajar la guardia y tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Valorar el propio estado físico y evitar la fatiga.
- Llevar el equipo adecuado.
- Prestar siempre atención a los vehículos que circulen o estén estacionados en las proximidades.
- Circular a una velocidad prudente.
- Tener siempre en cuenta circunstancias externas, como la climatología o el estado de la calzada.
- Conocer las propias limitaciones.

La mayor preocupación de un motorista, como la de cualquier otro conductor, debe ser garantizar su propia seguridad y la de los demás.

Muchos miembros de la Armada sufren accidentes de moto, ya sea en “in itinere” o en los trayectos que realizan por motivos particulares. Desgraciadamente, en los últimos años, algunos de ellos han perdido la vida o han sufrido heridas de gravedad en este tipo de accidentes. Por ello, debemos concienciarnos y poner todos los medios para evitar que se produzcan.



Accidente de moto en Madrid. Foto: EFE.

6. LA BICICLETA Y SUS RIESGOS.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

La bicicleta es un medio de transporte económico, limpio y saludable, por lo que en los últimos años se ha incrementado notablemente su utilización, como medio alternativo al vehículo a motor, para desplazarse por las ciudades.

Los ciclistas son muy vulnerables si sufren un accidente de circulación. De forma similar a los motoristas, son más difíciles de ver por los conductores de los vehículos de cuatro ruedas y están muy desprotegidos ante una colisión o caída. La mayor recomendación para los ciclistas es que debe ser visto.

En 2019 fallecieron 80 ciclistas en accidentes de circulación, 48 en vías interurbanas y 32 en vías urbanas. Ello supuso un aumento considerable respecto a 2018, año en que murieron 58 ciclistas, de ellos 43 en vías interurbanas y 15 en vías urbanas.



Un ciclista, a su paso por la Puerta de Alcalá. Foto: EFE.

Algunas recomendaciones para circular en bicicleta:

- Respetar las normas de circulación.

Al circular por una vía, la bicicleta es un vehículo más, por lo que el ciclista debe circular con prudencia y respetar las normas de circulación, como los semáforos, señales de stop, ceda el paso, pasos de peatones, etc. Generalmente se circulará el sentido del tráfico, aunque algunas ordenanzas municipales permiten circular en sentido contrario, cuando se trata de una calle urbana de un solo carril.

- Usar casco.

En carretera es obligatorio, pero en ciudad solo lo es para los menores de 16 años, aunque es siempre recomendable, ya que protege la cabeza de impactos, que pueden ser muy graves incluso a velocidades bajas

- **Mantener la bicicleta en buen estado.**

Ponerla a punto de forma periódica (cadena, tensión de cambios y frenos, etc.). Antes de usarla asegurarse de que está en buen estado y equipada con los accesorios obligatorios (luz blanca delantera, luz y catadióptrico rojos traseros, y timbre).

- **Ver y hacerse ver.**

Prestar atención a los vehículos y peatones. Utilizar colores brillantes, llevar chaleco homologado y por la noche utilizar los elementos reflectantes y de iluminación obligatorios.

- **Señalizar las maniobras.**

Las bicicletas no cuentan con intermitentes. Por ello, para avisar al resto de conductores, el ciclista debe utilizar los brazos para advertir de sus maniobras. Hay que hacerlo con suficiente antelación, de forma visible y segura, en la dirección hacia la que se vaya a efectuar el giro.

- **Intentar utilizar el carril bici.**

Si existe carril bici en el trayecto previsto, es mejor circular por él.

- **Evitar situaciones en las que aumente el riesgo.**

Evitar circular en horas punta, de noche o en condiciones climáticas peligrosas.



Parte de una bicicleta después de sufrir un accidente de tráfico. Foto: EFE.

Diez situaciones peligrosas en ciudad identificadas por la DGT:

1. Cruce de un coche desde la derecha.

Un ciclista circula pegado a la derecha. Un coche sale por la derecha, de una calle lateral, de un aparcamiento o de un acceso y golpea al ciclista.

¿Cómo evitarlo?

- Reduzca la velocidad si no puede tener contacto visual.
- Colóquese a la izquierda dentro de su carril para alejarse lo máximo posible del vehículo.
- Por la noche, utilice el alumbrado delantero y trasero.
- Toque el timbre para avisar de su presencia.

2. Se abre una puerta de un coche.

El ciclista circula en paralelo a vehículos aparcados y en uno de ellos se abre una puerta justo delante del ciclista, sin darle tiempo para frenar o cambiar la trayectoria.

¿Cómo evitarlo?

- Esté atento a los coches aparcados y ocupe la parte central-izquierda de su carril si prevé el riesgo de que un ocupante se baje sin verle.



3. Semáforo en rojo y giro de un coche a la derecha.

Un ciclista se detiene en un semáforo en rojo o en un stop, a la derecha de un automóvil cuyo conductor no puede verle. Cuando la luz cambia, el ciclista sigue de frente y el automóvil gira a la derecha contra el ciclista.

¿Cómo evitarlo?

- No se detenga en el ángulo muerto del automóvil. Hágalo mejor más adelante o más atrás.
- Si se sitúa delante del automóvil, asegúrese de que le ha visto.
- Si se sitúa detrás, sepárese lo suficiente para estar fuera de su radio de giro.
- No se confíe: aunque es obligatorio, los conductores no siempre señalizan sus giros.

4. Coche adelanta y gira a la derecha.

Un automóvil adelanta al ciclista, gira a la derecha y le atropella.

¿Cómo evitarlo?

- Ocupe la parte central del carril para hacerse más visible.
- Cuando se acerque a un cruce, mire siempre hacia atrás para saber quién se aproxima.
- Evite adelantar a otros vehículos por la derecha.

5. La bicicleta adelanta por la derecha.

El ciclista sobrepasa por la derecha a un automóvil que circula más despacio. El automóvil gira súbitamente a la derecha para estacionar o entrar a un inmueble, cortando la trayectoria del ciclista o directamente contra él.

¿Cómo evitarlo?

- Aunque en ciudad esté permitida la circulación en paralelo, evite adelantar a otros vehículos por la derecha.
- Si el automóvil que va delante circula despacio, reduzca su velocidad. Si tiene que adelantarle, hágalo mejor por la izquierda.

6. Cruce de un coche desde el sentido contrario.

Un coche se aproxima de frente, gira a su izquierda y se cruza en la trayectoria del ciclista.

¿Cómo evitarlo?

- Si prevé esta situación, reduzca la velocidad tanto como sea necesario, hasta detenerse si fuera preciso.
- No circule por la acera: al irrumpir en la calzada, el ciclista es 'invisible' para los vehículos que están girando.

7. Golpe lateral con un coche.

El ciclista esquiva un obstáculo y se aproxima a un automóvil, que le golpea.

¿Cómo evitarlo?

- Mire el espejo retrovisor, o hacia atrás, antes de desplazarse lateralmente.
- Evite sorprender a otros conductores, especialmente si están muy cerca.
- Siempre que sea posible, circule por calles con tráfico más lento y con carriles más anchos, donde quepan holgadamente un coche y una bici.

8. Cruce en bicicleta por un paso de peatones.

El ciclista cruza por un paso de peatones y un coche que gira no le ve le y le atropella.

¿Cómo evitarlo?

- La bici no tiene prioridad pues no es reglamentario: bájese y crúcelo andando.
- No circule en bici por la acera, es un espacio para peatones.

9. Choque con un vehículo en dirección contraria.

El ciclista circula en sentido contrario y colisiona con otro vehículo que circula correctamente.

¿Cómo evitarlo?

- Circule en sentido contrario solo donde esté expresamente permitido.

10. Atropello desde atrás.

Es el accidente más temido por el ciclista: un coche atropella al ciclista desde atrás, por no verle o por exceso de velocidad.

¿Cómo evitarlo?

- Elija calles anchas con tráfico lento preferentemente: con más espacio y tiempo los automóviles podrán reaccionar mejor.
- También son recomendables las calles secundarias, en especial en fin de semana.

Los conductores de otros vehículos deben extremar los cuidados con los ciclistas:

El Reglamento General de Circulación establece que, para adelantar a un ciclista, todo vehículo debe guardar una separación lateral mínima de 1,5 metros y puede ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, incluso con línea continua, siempre que no venga otro vehículo de frente. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Según ha anunciado la DGT, en la próxima revisión del Reglamento General de Circulación se incluirán novedades en relación a los adelantamientos a personas en bicicleta. Además de la obligatoriedad de guardar una distancia lateral de 1,5 metros, los vehículos deberán reducir la velocidad en 20 kilómetros por hora respecto al límite genérico de la carretera en la que están llevando a cabo la maniobra.



7. PEATONES Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.



Todos, con mayor o menor frecuencia, nos movemos a pie por la vía pública. Si tenemos la suerte de vivir cerca de nuestro destino, podemos realizar los trayectos “in itinere” a pie en su totalidad. Si no, es muy probable que tengamos que andar durante parte del trayecto, para ir a coger el autobús, el metro, el tren o un vehículo compartido. Pero algo tan usual como andar por la calle también tiene riesgos y todos los días se producen accidentes de peatones, que se podrían haber evitado de haber adoptado las debidas precauciones. Hay que considerar, además, que un peatón siempre está más expuesto que el conductor o el pasajero de un vehículo. En 2019 murieron 247 peatones en zonas urbanas (casi la mitad de los fallecidos en accidente de tráfico en estas zonas) y 134 en vías interurbanas (más del 11% de las muertes registradas en carretera).



A continuación, señalamos circunstancias frecuentes de los accidentes en los que están involucrados peatones, para que se tengan en cuenta a la hora de circular a pie:

- ***Caminar por una vía inapropiada.***

Es la causa principal de este tipo de accidentes. Los peatones deben circular por las aceras, que están reservadas para ellos, y no hacerlo por la calzada o por carriles bici, en los que corren el riesgo de ser arrollados por un vehículo. También hay que evitar circular por carreteras que no tengan un arcén adecuado, ya que los vehículos circulan a velocidades mayores que en ciudad y en caso de ser arrollado, las lesiones pueden ser muy graves o causar la muerte. Está prohibido circular a pie por autopistas y autovías.

- ***Cruzar la calle en una intersección sin señalizar.***

Cruzar la calle en una zona cercana a una intersección incrementa el riesgo de atropello. El posible giro de un vehículo (en una zona en la que el campo de visión puede estar restringido o en la que no hay suficiente tiempo de reacción) en el momento en que un peatón cruza la calle, puede tener como consecuencia un atropellamiento. Es recomendable acercarse a un paso cebra y, si no lo hay, es preferible cruzar la calle en una zona lejos de esquinas y cuando no haya vehículos que se aproximan.

- ***Cruzar la calle en un lugar donde no hay semáforo o paso cebra.***

Puede ser muy peligroso, tanto en calles donde se reduce el campo de visión por los coches aparcados, como en otras más abiertas en las que los vehículos vayan a mayor velocidad, lo que puede agravar las consecuencias del accidente.



- ***Cruzar la calle con el semáforo en rojo para peatones.***

Es algo muy frecuente y que debe evitarse. Un mal cálculo, o no haber visto a un vehículo que se aproxima, puede provocar que el peatón sea arrollado.

- ***Usar el móvil.***

El número de accidentes de peatones que se producen mientras miran la pantalla del móvil va en aumento. Chocar con otra persona, con una farola o con un árbol, tropezar con un bordillo o pisar los pies de otras personas (especialmente niños) o mascotas, son situaciones que se producen cada vez con más frecuencia.



- ***Vestir ropa oscura por la noche.***

El 70% de los accidentes con peatones se producen de noche y en la mayoría de ellos los peatones llevaban ropa oscura. Es muy importante ser vistos por los vehículos, por lo que lo mejor es vestir prendas con colores claros y, si es posible, con algo de brillo. Para caminar de noche por zonas poco iluminadas, es aconsejable llevar un chaleco reflectante.

Algunos consejos para circular a pie con seguridad.

La prevención de los accidentes con peatones nos concierne a todos, tanto a conductores como a viandantes. Para contribuir a que las calles y carreteras sean más seguras para todos debemos evitar distracciones y cumplir las normas.

Normas generales de circulación de obligado cumplimiento por el peatón:

- Circular por los lugares reservados para peatones y no hacerlo por los prohibidos (como autopistas y autovías).
- En ciudad, si es posible, circular por el centro de las aceras y alejarse tanto del bordillo (para no ser atropellados por un vehículo), como de los edificios (por si hubiese entradas o salidas de garajes).
- Si una calle no tuviese acera o existiese algún obstáculo, circular lo más pegado posible a la pared colindante y, a ser posible, de cara al tráfico.
- Prestar especial atención a los niños, quienes deben ir siempre de la mano de los adultos y jugar en espacios seguros y alejados de la calzada.
- No llevar animales sueltos, ya que pueden ser atropellados, asustar a otras personas o crear otras situaciones de peligro.
- Solo invadir la calzada para cruzarla.

Al cruzar una calle:

- Parar junto al bordillo, mirar a ambos lados y cruzar la calzada en línea recta, lo más rápido posible, pero sin correr.
- En los cruces regulados por semáforos, esperar a que la silueta del peatón esté en verde para cruzar. Aunque tengamos prioridad, conviene no cruzar hasta comprobar que los vehículos se han detenido. Si la silueta verde comienza a parpadear, no cruzar; si ya estamos cruzando, acelerar la marcha.
- En los pasos de cebra, el peatón tiene prioridad, pero es aconsejable hacer una señal a los conductores con la mano, para advertirles de nuestra intención, y cruzar cuando los vehículos se hayan parado.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- El paso que transmite más confianza y seguridad es el regulado por un agente de tráfico, cuyas indicaciones prevalecen sobre otras. Por ejemplo, si la silueta del peatón de un semáforo está en rojo, pero el agente nos indica que podemos cruzar la calzada, seguiremos sus instrucciones.

Al circular por carreteras interurbanas:

- No transitar por carreteras en las que exista una prohibición expresa, como las autopistas y autovías.
- Procurar circular por la izquierda, para ver de frente a los vehículos que se aproximan.
- De existir arcén, caminar por él. De no ser así, utilizar la parte de la calzada más pegada al borde. Si circulan varias personas, ir una detrás de otra (en fila india).
- Cruzar las carreteras por lugares seguros y extremando la precaución. Elegir tramos con visibilidad y evitar las curvas y los rasantes.
- Utilizar chalecos reflectantes, que nos ayudará a ser más visibles para los conductores.
- No utilizar el teléfono móvil o escuchar música o la radio con auriculares, ya que nos distraen y nos aíslan del ruido del tráfico, por lo que somos todavía más vulnerables.



Otras cuestiones a tener en cuenta:

- A medida que nos hacemos mayores, podemos perder agilidad y quizá ya no nos movamos a la misma velocidad que antes. Si tenemos que realizar un trayecto a pie, es importante salir con tiempo, para evitar que las prisas nos hagan cometer alguna imprudencia.
- Extremar la precaución al subir y bajar de un vehículo e intentar entrar o salir por la puerta más próxima a la acera. Si tenemos que utilizar una puerta en el lado contrario, debemos asegurarnos de que ningún vehículo circulando pueda arrollarnos.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

- Tener cuidado con el estado de las aceras y del asfalto de las calles que debemos cruzar. Cuidado con baldosas en mal estado o con elementos que sobresalgan del suelo, con los que podemos tropezar.
- Extremar la precaución cuando se producen fenómenos meteorológicos adversos. La lluvia, granizo, nieve o hielo pueden provocar resbalones y caídas, cuyas consecuencias pueden ser desde un esguince hasta una herida abierta o la rotura de huesos. Con viento, debe tenerse cuidado con la caída de ramas de árboles o de elementos de las fachadas de edificios, que pueden ocasionar heridas graves o incluso la muerte.



- Al utilizar transportes públicos, tener cuidado al subir o bajar del medio de transporte. En el caso del autobús, esperarlo en la acera, no en la calzada; al bajar, nunca debemos cruzar la calle por delante de él, ya que no nos verán los conductores de otros vehículos; en caso de que llegemos a la parada muy justos, siempre es mejor esperar al siguiente que salir corriendo detrás.



8. CONSEJOS ESTACIONALES: LOS RIESGOS EN EL VERANO.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Se acerca el verano, una estación en la que solemos disfrutar de un período de vacaciones, que nos proporciona descanso y relajación, pero que también tiene riesgos asociados, relacionados con la modificación de nuestras costumbres rutinarias, los largos desplazamientos y la realización de actividades al aire libre y en espacios acuáticos. Debemos tenerlos en cuenta y poner los medios para evitarlos, con objeto de protegernos a nosotros y a nuestras familias.

Ahogamientos.

El baño y la práctica de deportes acuáticos son actividades de ocio muy frecuentes durante el verano, pero no están exentas de accidentes. En la mayoría de los casos se producen por imprudencias o por relajar la vigilancia de los niños por parte de los cuidadores. En España fallecieron por ahogamientos, en espacios acuáticos, 338 personas en 2020 y 440 en 2019. Los meses de verano (agosto, julio y junio, en ese orden) fueron los que acumularon mayor mortalidad por ahogamiento en 2020.

Los ahogamientos pueden evitarse, si adoptamos las pautas adecuadas.



Recomendaciones de la Cruz Roja:

Generales:

1. Báñate en aguas habilitadas para ello. En los ríos, pantanos, lagos y en las playas del litoral marítimo que no estén habilitadas para el baño, existen muchos peligros para tu integridad y tu salud. Siempre que sea posible, procura bañarte en zonas vigiladas; así, en el caso de que te ocurriera algo, podrías pedir ayuda.
2. Evita entrar bruscamente en el agua, sobre todo después de haber tomado el sol o haber comido.
3. Evita bañarte mientras estés "haciendo la digestión". Es recomendable esperar un tiempo aproximado entorno a dos horas (especialmente tras comidas copiosas) para prevenir el "corte de digestión".

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

4. Sal de inmediato del agua si adviertes algún síntoma extraño. Si mientras te bañas sientes escalofríos (tiritona persistente), fatiga, dolor de cabeza o en la zona de la nuca, picores, mareos, vértigos o calambres, sal rápidamente del agua.
5. Sigue en todo momento las indicaciones de los socorristas.
6. No te tires de cabeza en lugares de fondo desconocido. Puede haber poca profundidad y, como consecuencia, golpearte la cabeza contra el fondo (piscina) o una roca (playa) y producirte una lesión que dañe la médula espinal (riesgo de parálisis permanente). Las zambullidas en el agua son causa del 6% de las lesiones medulares en España.
7. Vigila a los menores en todo momento cuando estén en el agua o jugando cerca de ella. La misión del socorrista es el rescate y el salvamento acuático cuando sea necesario, pero la vigilancia de los menores es una responsabilidad de sus padres o cuidadores.
8. No te arriesgues intentando salvar a alguien con problemas en el agua. Mejor, lánzale algo que flote y pide ayuda, porque una persona en situación de ahogarse puede arrastrarte a ti.
9. Respeta las zonas reservadas para el baño. El número de accidentes originados por artefactos acuáticos (motos, tablas de windsurf, embarcaciones, etc.) aumenta cada año, principalmente por no respetar las zonas de baño.

En las playas:

1. Respeta las banderas de señalización:
 - Bandera roja: baño prohibido
 - Bandera Amarilla: baño peligroso (se recomienda que el agua no sobrepase la altura de la cintura).
 - Bandera Verde: baño sin peligro
2. No intentes nadar en contra de la corriente
3. Si te sientes arrastrado por una corriente, nada paralelamente a la playa y, una vez que salgas de la corriente, nada hacia la orilla.
4. Uso de objetos hinchables. Pelotas, colchonetas y flotadores son muy ligeros y pueden irse fácilmente mar adentro o volcar. Por lo tanto, nunca los utilices si no sabes nadar.

En la piscina:

1. Debes tener cuidado con los bordes de las piscinas y las zonas mojadas, puedes resbalar y causarte una lesión (heridas y contusiones).
2. Evita tragar agua de la piscina. Los productos químicos que se utilizan para el mantenimiento de las piscinas pueden provocar afecciones gástricas y, en el caso de los ríos o pantanos, tragar agua puede incluso producir infecciones.

DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

3. Respeta las normas de seguridad de piscinas y atracciones acuáticas. Tu integridad física depende de su cumplimiento. Ten especial cuidado con la utilización de toboganes y trampolines.
4. Debes cuidar las medidas de higiene básicas. Recuerda que compartes el uso de las instalaciones con otras personas. Dúchate antes y después de entrar en el agua y anima a tus hijos a que acudan al servicio antes de bañarse



Ríos, lagos y pantanos:

1. Evita bañarte en zonas de riesgo, en ríos de gran caudal, en pozas naturales, o bajo cascadas de agua. Ten en cuenta también que puede haber corrientes y/o remolinos que te arrastren poniéndote en apuros.
2. Observa la posible existencia de carteles. Pueden anunciar la existencia de algún peligro.
3. Utiliza un calzado especial para el agua, evitarás el riesgo de heridas y cortes en los pies.

Otras recomendaciones:

- Enseña a los niños a nadar bien, es un seguro para su futuro.
- No consumas alcohol antes del baño, ya que disminuye la capacidad de reacción y nos hace más temerarios.
- Ten en cuenta las propias capacidades y limitaciones.
- En las piscinas, procura que estén valladas, para que los niños no puedan acercarse solos. No dejes juguetes en el agua o en el bordillo, para evitar que un niño se caiga al agua al intentar recuperarlo.
- En las piscinas, es muy peligroso manipular las rejillas que cubren los desagües, porque la fuerza de la succión es tan grande que puede tirar de ti y atraparte en el fondo.

- En espacios acuáticos naturales, procura estar acompañado y evita ir a nadar de noche (ya que si nos pasa algo es más difícil que nos localicen).
- No te bañes durante una tormenta o con fenómenos meteorológicos adversos.
- Si navegas en embarcaciones de recreo, asegúrate de que hay un chaleco salvavidas por persona y pónselo a los niños.



Exposición al sol.

La exposición al sol puede ser peligrosa en verano, por sus efectos sobre la piel y los ojos, pero también por la posibilidad de una insolación o de un golpe de calor.

Debemos protegernos, especialmente durante las horas centrales del día (de 12 a 16 horas), en las que hay que evitar la exposición directa al sol, ya que el índice de radiación ultravioleta es el más alto del día y, por lo tanto, el riesgo de quemaduras solares es elevado, incluso con fotoprotección.

Para los menores de dos años, hay que evitar la exposición directa, mediante la vestimenta adecuada y manteniéndoles a la sombra. Los niños de mayor edad y los adultos también debemos protegernos, con ropa transpirable y holgada, de colores claros, gafas de sol, sombreros y filtros protectores.

Las cremas solares deben aplicarse media hora antes de la exposición y repetir la aplicación aproximadamente cada hora y media. Si sudamos mucho o nos mojamos, hay que volver a ponerse la crema protectora.



En el caso de que ya se haya producido una quemadura solar, según el grado debemos actuar de la siguiente forma:

- **Quemaduras superficiales de primer grado:** el uso de emolientes intensivos o antiinflamatorios, si existe dolor, suele ser suficiente para aliviar los síntomas.
- **Quemaduras profundas de segundo y tercer grado:** en ese caso lo mejor es acudir a un centro sanitario, para las curas y prescripción de medicación que se requieran.

El cáncer de piel es el tipo de cáncer más común y suele afectar a personas que pasan mucho tiempo al sol, que han tenido quemaduras solares durante la infancia, que tienen la tez, ojos y pelo claros, que tienen antecedentes familiares o que tienen más de 50 años.

La luz solar en verano es muy intensa y los rayos UVA pueden dañar los ojos. Hay que utilizar gafas de sol que filtren los rayos UVA, especialmente si estamos cerca del agua, ya que puede hacer reflejar la luz en los ojos.

Deshidratación.

El calor del verano incrementa la posibilidad de deshidratación. Hay que asegurarse de beber mucha agua y de tenerla siempre disponible, especialmente durante las horas centrales del día. No abusar de bebidas alcohólicas, con mucha cafeína o azucaradas. Los niños son muy vulnerables y deben beber agua frecuentemente durante sus actividades.

Insolaciones y golpes de calor.

Con altas temperaturas y humedad, es necesario tener en cuenta el riesgo de sufrir una insolación o un golpe de calor, que pueden producir una deshidratación extrema del organismo. Para prevenirlo, es necesario hidratarse, usar ropas adecuadas, caminar por la sombra, alimentarse de manera sana y evitar estar en la calle en las horas de más calor.



Es fundamental saber cuáles son los síntomas de un golpe de calor para poder reaccionar a tiempo y de la forma adecuada, ya que es una situación de riesgo que puede ser muy grave, especialmente en personas mayores y niños pequeños, que son los que presentan un mayor riesgo de sufrirlo.

En la fase inicial los síntomas más habituales son dolor de cabeza, mareos, náuseas e incluso vómitos. En la siguiente etapa, surgen otros síntomas, como calambres, elevación de la temperatura corporal (en 10-15 minutos puede subir hasta los 40°C), convulsiones, alteración de la conciencia o desorientación. Y ésta ya es una situación de gravedad que exige una reacción inmediata, ya que de lo contrario puede llegar a producirse un colapso.

Cuando se reconocen en una persona o en uno mismo cualquiera de los síntomas de una insolación o golpe de calor, lo más conveniente es siempre acudir a un servicio de urgencias o al puesto de socorro, si se está en la playa o en una piscina. Pero si por cualquier razón esto no fuera posible, hay que seguir los siguientes pasos:

- Llevar a la persona afectada a un lugar con sombra y lo más fresco posible.
- Colocarla en posición semisentada, con la cabeza levantada, para favorecer la respiración y que pueda entrar aire.
- Para reducir la temperatura corporal, hay que quitarle algo de ropa, darle aire (abanico o ventilador) y utilizar compresas de agua fría en la frente, la nuca, el cuello y otras partes del cuerpo.
- También debe beber agua fresca, para rehidratarse, pero debe hacerlo a pequeños sorbos y no de golpe, pues esto empeoraría su estado.
- Una vez que haya mejorado su estado hay que acompañarla a un servicio médico de urgencias, para someterla a una revisión exhaustiva y posteriormente a un estrecho seguimiento médico durante algunos días.
- Si no se recupera o incluso llega a perder el conocimiento, hay que tumbarla con las piernas flexionadas y llamar inmediatamente a urgencias.

Hay que tener mucho cuidado con el ***riesgo de muerte de los niños por un golpe de calor sufrido en el interior de un coche***. En la mayoría de los casos, se trata de pequeños de entre 1 y 5 años, atados en la silla de seguridad del asiento trasero del automóvil, que son víctimas del olvido de sus familiares o cuidadores. Ocasionalmente puede deberse a travesuras de los menores, que se meten en el coche y se quedan encerrados.

Un niño en el interior de un coche aparcado al sol, en verano y sin ventilación, puede alcanzar una temperatura corporal de 42-43°C y morir en el plazo de 30 a 60 minutos. Incluso con las ventanillas algo bajadas, se pueden alcanzar temperaturas muy altas.

Para evitarlo, mantener siempre vigilados a los pequeños, asegurarnos de que el coche queda bien cerrado y con las llaves fuera del alcance de los menores, y nunca dejar a un niño en el interior de un vehículo aparcado al sol y sin supervisión de un adulto (ni siquiera con las ventanillas algo bajadas), aunque se trate de unos pocos minutos.

Picaduras de insectos.

En España, lo más habitual son las picaduras de mosquitos, avispas o abejas. Para una persona no alérgica, la sintomatología típica es meramente cutánea, con sensación de picor y ardor intenso, rojez e hinchazón de la zona afectada. En las personas alérgicas o con problemas cutáneos pueden darse reacciones exageradas, como ampollas en la piel, sensación de asfixia, dificultad respiratoria, hipotensión o shock, que pueden requerir atención médica.

Las picaduras de abejas, abejorros, avispas y avispones, aunque no son frecuentes, pueden poner en peligro la vida del ser humano. Entre 1999 y 2018 se produjeron 78 fallecimientos por esta causa, que afectaron principalmente a hombres mayores de 65 años y ocurrieron en la mayoría de los casos en verano.

En el Norte de España está presente, desde 2010, la avispa velutina o asiática, especie invasora proveniente de Asia, más peligrosa que las especies autóctonas, al ser más grande e inyectar una mayor cantidad de veneno.



Avispa asiática. Foto EFE.

En zonas boscosas y con matorrales puede haber garrapatas, parásitos de un gran número de animales silvestres y también de los domésticos. Sus picaduras en humanos, aunque no son habituales, pueden transmitir multitud de enfermedades, como la de Lyme, que es peligrosa.

Para evitar las picaduras de mosquitos es conveniente alejarnos del agua estancada, poner mosquiteras en las ventanas, usar ropa que nos cubra bien (algo que sirve para prevenir la picadura de cualquier tipo de insecto), utilizar citronella, menta o albahaca para ahuyentarlos, y apagar las luces de casa si estamos con las ventanas abiertas.

En cuanto a las avispas y abejas, debemos evitar vestir con ropa de colores llamativos, no ponerse perfumes fuertes, mantenernos alejados de los nidos, no andar descalzos, no correr o montar en bicicleta en zonas donde suelen encontrarse y tener cuidado al comer al aire libre, ya que la comida atrae a las avispas. Si se nos posa una, intentar mantener la calma y esperar a que se vaya (intentar matarla o agitarse es peor).

Para evitar las picaduras de garrapatas debemos utilizar ropa que nos cubra bien y de color claro (para verlas mejor), así como calzado cerrado; en el campo evitar el contacto con la vegetación, tener cuidado al sentarse en el suelo y utilizar repelentes en las mascotas. Tras un paseo por el campo, revisarnos bien a nosotros y a nuestras mascotas.

Heridas, laceraciones cutáneas.

Las actividades al aire libre, las excursiones en el campo o en la costa, o los paseos en bicicleta también pueden complicarse si se sufren heridas o traumatismos cutáneos, especialmente en el caso de los niños.

Si la herida es superficial, no existen cuerpos extraños dentro de ella, ni rotura de vasos sanguíneos que impliquen un sangrado importante, se resuelve fácilmente con la compresión con gasas estériles de algodón durante unos minutos y con la aplicación de un antiséptico adecuado. Es recomendable proteger la herida, para evitar la exposición solar y la sobreinfección.



Si la herida es profunda o hay laceraciones vasculares o traumatismos con superficies sucias y/u oxidadas, es recomendable acudir a un centro sanitario, ya que se podría requerir sutura y profilaxis antitetánica o antibiótica.

Accidentes de circulación.

En verano aumenta el riesgo de sufrir un accidente de circulación, debido a los desplazamientos largos, a la conducción nocturna y en lugares con los que no estamos familiarizados, a las aglomeraciones y a la ingesta de alcohol.

Aunque ya hemos comentado anteriormente medidas para evitar estos accidentes, debemos cumplir siempre con las normas de circulación, no beber alcohol antes de la conducción, no iniciar un viaje si estamos cansados, evitar las prisas, no distraerse con el móvil, realizar paradas de descanso y, en lo posible, no conducir de noche.

Intoxicaciones alimentarias.

Las intoxicaciones alimentarias son más frecuentes en verano y también suelen ser más graves. Los datos oficiales hablan de una mayor incidencia de las intoxicaciones por consumo de alimentos en el hogar que fuera de él. Durante las vacaciones se relajan las costumbres, nos saltamos horarios, comemos fuera, a veces descuidamos algunas medidas de higiene, prolongamos la sobremesa, etc. Además, las altas temperaturas favorecen el crecimiento de microorganismos en los alimentos y la cadena del frío puede romperse con más facilidad.

La proliferación de los gérmenes se produce por la combinación de tres factores:

- Elevada temperatura: la mayoría de las bacterias se reproducen de forma óptima a 37°C. Para dificultar su proliferación deben mantenerse por debajo de 5°C aquellos alimentos que deban estar refrigerados, mientras que al cocinarlos deben alcanzar al menos 65°C durante dos minutos.
- Presencia de restos orgánicos y de humedad.
- Tiempo: algunas bacterias se dividen muy rápidamente, y en poco tiempo pueden alcanzar un número lo bastante importante como para provocar daños en el consumidor.



DIVISIÓN LOGÍSTICA DEL E.M.A.

Para evitar intoxicaciones:

- Lavarse bien las manos antes de manipular alimentos.
- Después de cocinar, refrigerar la comida cuanto antes y no dejarla a temperatura ambiente, ya que es la más peligrosa.
- Si se sale al campo o a la playa, llevar la comida en recipientes muy limpios y herméticamente cerrados. Mantenerla fresca.
- Las sobras de comida deben ir a la nevera... o a la basura.
- Dejar los alimentos tapados y bien protegidos, para evitar la visita de insectos, que pueden transmitir la intoxicación.
- Usar platos, vasos y cubiertos limpios.
- Evitar la contaminación cruzada: tablas, platos o cubiertos usados con alimentos crudos deben ser lavados antes de ser utilizados otra vez con alimentos cocinados.
- Recalentar solo la porción de alimento que se vaya a consumir.
- En la compra, dejar para el final los alimentos que necesitan refrigeración y darse prisa para volver a meterlos en frío.
- Tener especial cuidado con los productos con salsas o mayonesas, con los asados y con las preparaciones que incluyen alimentos cocinados y crudos a la vez.
- Si se está en un lugar donde el agua no ofrezca garantías, tomarla embotellada y sin hielo. Tener cuidado en ese caso también con las verduras frescas y los moluscos.

Ante una intoxicación, la clave es la rehidratación:

- Tomar suero comprado o un preparado alcalino.
- Consultar al médico si el afectado es un niño, un anciano, una persona de riesgo o si es un adulto sano que no mejora en un tiempo prudencial.
- Ir al médico si la fiebre es más alta de 38°C o si la diarrea o los vómitos son sanguinolentos.
- Cuando cesen los vómitos, seguir una dieta blanda y astringente, arroz cocido, patata o zanahoria cocida, caldos, sopas suaves, etc. Solo cuando esto se tolere bien, se pueden ir introduciendo otros alimentos.

Seguridad alimentaria en un verano con coronavirus.

Este verano, además, debemos seguir manteniendo las precauciones para evitar el contagio del coronavirus:

- Lavarse frecuentemente las manos con agua y jabón. Si no hay posibilidad de hacerlo, recurre al desinfectante de manos.
- Respetar las distancias de seguridad y lleva siempre la mascarilla. Un estudio de OCU ha puesto de manifiesto que no hay coronavirus en las superficies de alimentos en supermercados, pero es importante extremar las precauciones para evitar riesgos.
- Si se han manipulado bien, en todos los pasos del proceso, no existe riesgo de contagio de coronavirus.

- Entre personas que conviven las medidas pueden relajarse, pero no con el resto. En comidas y reuniones con amigos, con otros familiares, en restaurantes o terrazas hay que mantener la distancia, evitar compartir platos o picar del mismo plato, servir a cada uno una porción y evitar contaminaciones, ya sean de patógenos culpables de las intoxicaciones o del coronavirus.

Barbacoas y parrillas.

El verano es una época muy propicia para cocinar con barbacoas y parrillas, que deben utilizarse con precaución, ya que pueden ser la causa de incendios o de accidentes con quemaduras. Lo primero que debemos de tener en cuenta es que está prohibido encender fuego en terreno forestal en casi todo el territorio español, desde el día 1 de junio hasta septiembre u octubre, dependiendo de la zona.

Al utilizar una barbacoa o parrilla, deben considerarse las siguientes recomendaciones:

- Nunca utilizarlas en interiores, podrían provocar un incendio.
- Mantenerlas limpias y evitar que se acumule la grasa, que podría producir una llama mayor que la necesaria.
- Solo utilizar los combustibles recomendados para encender el fuego. NUNCA utilizar gasolina o alcohol, cuyos envases pueden explotar si les alcanza el fuego.
- Mantener el fuego vigilado en todo momento.
- Atención al viento, que puede avivar las llamas y extender chispas, lo que puede provocar quemaduras o un incendio.
- Cuidado con los niños, que son muy vulnerables y que no deben manipularlas.



9. FUENTES DE INFORMACIÓN UTILIZADAS.

- <https://www.dgt.es/es>
- <https://www.race.es/consejos-para-cliclistas-y-conductores>
- <https://www.comunidad.madrid/hospital/summa112/ciudadanos/consejos-disfrutar-verano-seguro-1>
- <https://www.efe.com/efe/espana/practicodeporte>
- <https://www.tutorica.com/galeria/peatones>
- <https://navalsafetycenter.navy.mil/Media/News/Article/2578879/naval-safety-center-launches-annual-101-critical-days-of-summer-safety-campaign/>
- https://www.cruzroja.es/prevencion/verano_03.html
- <https://sepeap.org/un-nino-puede-morir-en-una-hora-olvidado-en-un-coche-al-sol/>
- <https://www.medicalnewstoday.com/articles/es/picaduras-de-insectos#reacciones>
- <https://acciopreventiva.com/los-riesgos-de-trabajar-en-verano-a-pleno-sol/>
- <https://www.quironsalud.es/blogs/es/piel-protege-cuidala/controlar-riesgos-verano>
- <https://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/prevencion-salud/insolacion.html>
- <https://www.motor.mapfre.es/consejos-practicos/seguridad-vial/ciclistas-y-casco-lo-que-dice-la-nueva-ley/>
- <https://www.grupocasaverde.com/2014/08/26/top-10-de-riesgos-de-salud-que-corremos-en-verano/>
- <https://www.ocu.org/alimentacion/seguridad-alimentaria/consejos/intoxicaciones-alimentarias-verano>
- Plan General PRL/SEGOP de la Armada

