******

**NOTA DE PRENSA**

**AESVi alerta del aumento de los niños fallecidos en siniestros viales en 2019, y pide medidas urgentes**

* Durante 2019 en España fallecieron 32 niños de hasta 14 años como consecuencia de un siniestro vial, 17 de los cuales viajan como ocupantes de un turismo en 2019.
* De los ocupantes de un vehículo, tres menores fallecidos no utilizaban ningún sistema de retención en el momento de producirse el siniestro.
* AESVi solicita a todas las instituciones un plan con medidas urgentes para reducir el riesgo vial infantil, con medidas fiscales, de formación y de concienciación para recordar la importancia de usar sistemas de retención infantiles, cuya correcta utilización reduce hasta en un 80% el riesgo de lesión en caso de accidente.

**Madrid, 28 octubre de 2020. Las estadísticas presentadas por la DGT, en el que se incluyen los siniestros** en vías urbanas e interurbanas a 30 días que se produjeron en España durante 2019, ofrecen un dato preocupante: 32 niños de menos de 14 años murieron en un siniestro vial, lo que supone siete más que en 2018. Por tipo de siniestro, **17 niños viajaban dentro de un vehículo**, uno de ellos en ciudad, lo que supone **seis fallecidos más que en 2018**, cuando todos los siniestros mortales ocurrieron en vías interurbanas. Con estas cifras, la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil solicita de forma urgente un plan de medidas para trabajar en la prevención de estos siniestros, en el que se incluyan acciones de concienciación para los responsables de la seguridad de los pequeños, formación para los profesionales e incentivos fiscales para que los sistemas de protección de los pequeños no tengan el IVA más alto.

España ha dado un paso atrás en seguridad vial infantil. Mientras que los datos generales ofrecidos por la DGT para 2019 muestran leves mejorías en las cifras globales de mortalidad vial, si nos referimos a la siniestralidad mortal con niños implicados observamos un aumento de 25 a 32 niños fallecidos en un siniestro vial, lo que supone un dato preocupante.

También se retrocede en el uso de los sistemas de retención infantil (SRI), al menos en los datos de lesividad y accidentalidad, ya que en 2018 se indicaba que todos los niños menores de 12 años fallecidos usaban el SRI, mientras que en 2019 **tres niños menores de 12 años fallecidos no utilizaba ningún sistema de retención, y uno utilizaba únicamente el cinturón de seguridad**. También hay que indicar que seis de los niños heridos graves y 22 leves no utilizaban ni una silla infantil ni tan siquiera el cinturón (lo que no sustituye a la protección de un sistema adaptado y ajustado a la morfología del niño). Muchas de esas lesiones se podrían haber evitado si hubieran utilizado correctamente un Sistema de Retención Infantil homologado específico según las características del niño y del vehículo.

**AESVi pide medidas urgentes para salvar vidas**

Ante el lamentable aumento de niños fallecidos implicados en un accidente de tráfico, AESVi solicita las siguientes medidas urgentes:

* **Reducir el IVA de los sistemas de seguridad vial infantil**: la Directiva Europea 2006/112/CE recoge los SRI como bienes sujetos a los tipos reducidos de IVA. Varios países europeos ya aplican el IVA reducido a los sistemas de retención infantil, en España están gravados con el 21% de IVA. *“Por su elevada efectividad demostrada, consideramos que proteger a los niños en un coche no debería ser un lujo y, por lo tanto, no creemos que gravar estos sistemas con el IVA más alto mejore e incentive su compra, y por lo tanto su uso”*.
* **Mejorar la formación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil** (SRI) es clave para conseguir el objetivo de cero lesiones graves y/o mortales. Desde finales de 2019 AESVi organiza con éxito los primeros cursos de formación destinados a asesores de venta de SRI.
* **Investigar todos los siniestros viales graves y mortales** en los que se vea involucrado un niño.
* **Invertir en la mejora de las infraestructuras**, elemento fundamental en la mejora de la siniestralidad vial, sobre todo pensando en los usuarios más vulnerables y su protección.
* **Incentivar campañas de concienciación social** sobre la seguridad vial infantil de forma permanente.
* **Aumentar los espacios seguros en zona escolar** para proteger a los niños durante la entrada y salida de los centros educativos, y trabajar en una norma consensuada sobre la necesaria seguridad infantil en el transporte escolar.
* **Mejorar la Educación Vial**, formando a profesores y personal docente sobre Seguridad Vial Infantil, dotándoles de materiales y recursos.

Existe, además, margen para la mejora de la protección de los pequeños dentro del vehículo, como aumentar el uso del SRI hasta los 1,50 metros de estatura. Aunque la normativa en España solo obliga a usar una silla infantil a niños con una estatura igual o inferior a 1,35 metros, desde la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil -AESVi- recomendamos su uso al menos hasta que el menor alcanza una altura de 1,50 metros, y siempre con respaldo.

Observando las cifras de siniestralidad ofrecidas por la DGT, **los niños fallecidos entre 12 y 14 años también aumentan en 2019,** pasando de dos ocupantes de turismos en vías interurbanas en 2018 a cinco en 2019, y también lo hicieron los heridos graves, aumentando de 12 a 17 niños.

*“Los cinturones de tres puntos de adulto no se adaptan correctamente al niño por eso es importante utilizar un sistema de retención para niños cuya misión es guiar este cinturón, tanto en su tramo diagonal como horizontal, por encima de las partes rígidas del cuerpo. Para que el niño viaje seguro es recomendable que use una silla con respaldo que permita una correcta sujeción ante impactos laterales y un perfecto guiado del cinturón hasta que el menor alcance los 150 centímetros de altura, especialmente para impactos frontales o traseros”*, explica **Joan Forrellad, portavoz de AESVi y responsable de Investigación, Desarrollo y Diseño del Grupo Jané.**

Para que el **cinturón de seguridad** sea eficaz en su objetivo de proteger, debe de ir **correctamente abrochado y situado**: la banda horizontal debe situarse sobre los huesos de la cadera (crestas ilíacas) y nunca sobre el abdomen porque provoca lesiones muy graves en los órganos internos, mientras que la banda diagonal tiene que quedar bien anclada en la clavícula, siempre entre la cabeza del húmero y el cuello, asegurándonos que no roza éste porque podría provocar asfixia.

Según datos de la Dirección General de Tráfico **cerca del 90% de los niños utilizan una silla infantil, pero aún hay un número importante de adultos que hacen caso omiso a las normas** y viaja en coche sin proteger correctamente al menor. Recordamos que **la correcta utilización de los sistemas de retención reduce entre un 50% y un 80% el riesgo de lesión**en caso de accidente.

Desde la **Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico**, muestran su preocupación por el aumento de fallecidos que no hacían uso del cinturón de seguridad o SRI en los últimos años. *“Si ya es importante su uso para los adultos, en el caso de los menores el uso correcto de los SRI es fundamental para que estos viajen con toda seguridad. En carretera muchas veces observamos que, pese a llevar a los niños en su SRI, no hacen un buen uso de este, bien porque no está correctamente instalado de acuerdo con las especificaciones de su fabricante o porque no está colocado en la mejor posición”*, explican a AESVi. Para poder realizar una **investigación más exhaustiva** sobre su uso correcto, desde la Agrupación de Tráfico, desde hace unos meses, hacen una diligencia adicional **en caso de siniestro vial donde estén implicados niños que deban viajar con SRI**.

**Niños peatones, ciclistas y en moto**

Desde AESVi no solo nos preocupamos de los ocupantes de un vehículo. Nuestro compromiso es trabajar en la reducción del riesgo vial infantil en todos los ámbitos. Por este motivo, también nos preocupa que, durante el año 2019, fallecieron **12 niños cuando circulaban como peatones, un pequeño cuando hacía uso de su bicicleta, y un menor de 14 años que montaba en moto** (a los que hay que sumar otro fallecido que utilizaba “otro tipo de vehículo”.)

Desde AESVi quieren **hacer un llamamiento para que todos los adultos responsables de la seguridad de un menor aumenten la protección en todos y cada uno de los trayectos que hacen los pequeños, especialmente en los recorridos diarios** que es donde se suele bajar la guardia.

La Federación Española de Técnicos de Educación Vial (FETEVI), como miembros de AESVi, insisten en **la importancia de la educación vial para crear conductas de movilidad responsables cuando los niños se conviertan en adultos**. *“Además, es importante no bajar la guardia, sobre todo en desplazamientos cortos y en desplazamientos habituales, en los que no por ser más conocidos se deben descuidar las medidas de seguridad”*, explican. También, recalcan la importancia de ser muy estrictos en el uso de los cinturones y los SRI cuando se transporta a otros menores amigos o compañeros de nuestros hijos.

AESVi quiere recordar que los niños son usuarios vulnerables que deben ser objeto de una especial protección. Los datos presentados por la DGT muestran como, por primera vez en España, un 53% de todas las personas fallecidas en siniestros viales en 2019 eran peatones, ciclistas o motoristas. Es más, si nos centramos en zonas urbanas, los usuarios vulnerables supusieron el 82% de los fallecidos. Como decimos, los niños necesitan ser protegidos por un adulto formado y consciente de los riesgos, y que la Seguridad Vial Infantil sea considerada como una prioridad en todas las estrategias y planes para el fomento de la Seguridad Vial en todos los ámbitos, ya sea a un nivel local, regional o nacional. **Solicitamos** **para ello el apoyo de todas las instituciones para su implicación en la puesta en marcha de medidas y acciones** con el objetivo de que ningún niño fallezca o sufra lesiones en un siniestro vial.

**¿QUIÉNES FORMAMOS AESVi?**

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil -AESVi- es el primer foro de expertos a nivel nacional formado por diversos sectores involucrados en la seguridad vial de los niños. Está compuesta por la Dirección General de Tráfico (DGT), el Servei Català del Trànsit y la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. Los clubes RACC, RACE y RACVN. La Asociación Española de Pediatría de Atención Primaria (AEPap), la Asociación Nacional de Matronas, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEVI), la Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado (CEAPA), la Asociación de Rescate en Tráfico y Emergencias (ARTE), la Sociedad Española de Atención al Paciente Crítico (SEAPC), la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), la Asociación Andaluza de Clínicas Sin Internamiento (ASCASI), la Asociación Nacional de Seguridad Infantil (ANSI), la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV), la Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU) y Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T. Por parte de fabricantes e importadores de SRI marcas como Grupo Babyauto, Britax / Römer, Chicco, Grupo Goodbaby (Cybex y gb), Grupo Jané (Jané, Be Cool y Concord), Joie, Maxi-Cosi, Nuna, Play, TucTuc y Vika. Sistema Rivekids. Y la parte académica está representada por el Grupo VEHIVIAL (Universidad de Zaragoza), INSIA (Universidad Politécnica de Madrid) y GRABI (Universidad Politécnica de Cataluña).

Más información en [www.aesvi.es](http://www.aesvi.es)

*AESVi. Secretaría Técnica - Agustín Galdón Medina - Tel. 619 64 81 79 - prensa@aesvi.es*

*[Twitter](https://twitter.com/aesvi_oficial) /*[*Instagram*](https://www.instagram.com/AESVi_oficial/) */*[*Facebook*](https://www.facebook.com/profile.php?id=100015805664433)