

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil es el único foro de expertos en seguridad vial infantil en España

“AESVi lamenta que la Comunidad de Madrid amplíe la antigüedad máxima de los autocares escolares de 16 a 18 años”

- **La Comunidad de Madrid aprobará la ampliación del tiempo máximo que un autobús puede ser utilizado como transporte escolar en el ámbito interurbano, de 16 a 18 años.**
- **En España circulan más de 17.500 autobuses como medio de transporte escolar, la práctica totalidad de los cuales no cuentan con sistemas de seguridad adaptados a la estatura y peso de los menores.**
- **Los autocares escolares rechazados en la primera inspección de la ITV tras detectarse defectos graves y muy graves tienen una media de edad entre los 10,5 y los 13 años.**
- **Instamos a los colegios y AMPAs a que, a la hora de contratar el servicio de autobús escolar, exijan a las empresas que les proporcionen autobuses modernos que cumplan con la normativa y cuenten con las máximas medidas de seguridad.**

Madrid, 27 de septiembre de 2021. La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) lamenta la decisión de la Comunidad de Madrid de ampliar el tiempo máximo que un autobús puede ser empleado como transporte escolar de ámbito interurbano de 16 a 18 años, ya que pone en grave riesgo la seguridad de los miles de niños que viajan en transporte escolar.

Con el comienzo del nuevo curso escolar son más de 600.000 los menores españoles que emplearán más de 17.500 autobuses como medio de transporte para acudir y volver de su centro escolar, la mayoría de los cuales no cuentan con sistemas de seguridad adaptados a la estatura y peso de los menores que viajan en ellos. Y es que aún se incumple la normativa en el traslado de menores en autobuses que indica explícitamente que “los menores de más de 3 años y de menos de 135 cm deberán viajar en el autobús obligatoriamente con un sistema de retención infantil homologado y si no se dispone de él, se emplearán los cinturones de seguridad siempre que sean adecuados a su estatura y peso”. Los expertos de AESVi recalcan e insisten, una vez más, en el hecho de que los cinturones de seguridad, tanto de dos puntos como de tres, han sido ideados para adultos y, por lo tanto, no son adecuados para niños con una talla inferior a los 135 cm.

A este hecho tan grave hay que sumar la decisión de la Comunidad de Madrid de aprobar la ampliación del tiempo máximo que un autobús puede ser utilizado como transporte escolar en el ámbito interurbano, de 16 a 18 años (la situación en Canarias es aún más grave, ya que los autobuses escolares pueden llegar hasta los 20 años).

“Desde octubre de 2007 es obligatorio que todos los autobuses matriculados instalen cinturones de seguridad. Con la antigüedad de 16 años que se permitía hasta ahora, se entendía que en octubre de 2023 todos los autobuses escolares contarán por lo menos con cinturones (a pesar de no ser adecuados para menores), pero ahora habrá que esperar hasta 2025 para que el 100% de los vehículos de transporte escolar cuenten con este más que vital sistema de seguridad pasiva”, explica Mikel Garrido, presidente de la Asociación Nacional de Seguridad Infantil y CEO de Euraslog.

Además, la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV ofrece los resultados de más de 17.500 autobuses escolares y arroja datos que evidencian la relación entre la antigüedad de estos medios de transporte y la seguridad de sus pasajeros, niños en este caso. Según este informe, el 47% de los autocares escolares son rechazados en la primera inspección de la ITV tras detectarse defectos graves y muy graves. Entre las causas principales de defectos graves o muy graves de estos autobuses, cuya media de edad está entre los 10,5 y los 13 años, se encuentran problemas con el incumplimiento de los requisitos técnicos sobre transporte escolar y de menores, los frenos o el alumbrado y señalización.

Desde la Confederación Estatal de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnos (CEAPA) también se suman al llamamiento de AESVi ya que “no es entendible que, si ya 16 años es mucho tiempo para un vehículo, ahora se pretenda ampliar dos años más... Otros servicios públicos como puede ser el taxi deben cambiar los coches cada 10 años como máximo. La seguridad de nuestros hijos e hijas es lo primero”, afirma Leticia Cardenal, presidenta de CEAPA.

Ante esta situación que compromete gravemente la seguridad de los niños y niñas que viajan en transporte escolar a lo largo de todo el curso, AESVi hace un llamamiento a las autoridades competentes para que se tomen en serio la seguridad infantil en el transporte escolar y comiencen a tomar las medidas necesarias que garanticen la seguridad de los menores en estos vehículos.

Asimismo, “desde AESVi instamos a los colegios y AMPAs a que, a la hora de contratar el servicio de autobús escolar, exijan a las empresas que les proporcionen autobuses modernos que cumplan con la normativa y cuenten con las máximas medidas de seguridad ya que la vida de los alumnos y alumnas menores depende de ello”, insiste Antonio Lucas, presidente de AESVi y Director de Movilidad y Seguridad Vial en la Fundación RACE.

Fuentes:

[Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV](#)

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Consejos para aumentar la seguridad de los pequeños durante la vuelta al cole](#)
- [Recomendaciones para aumentar la seguridad en el transporte escolar](#)
- [Otras notas de prensa de AESVi](#)
- [Consulta el blog de AESVi con más consejos sobre seguridad vial infantil](#)



AESVi – Unidos por la seguridad infantil

Más información, material gráfico o la solicitud de entrevistas a los expertos de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil:

AESVi.

Mónica Sam

Coordinadora General

Tel. +34 648 78 70 80

secretaria.technica@aesvi.es

www.aesvi.es / [@aesvi_oficial](https://twitter.com/aesvi_oficial)

[Twitter](#) / [Instagram](#) / [Facebook](#)

¿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. AESVi lo componen la Dirección General de Tráfico (DGT), el Servei Català del Trànsit y la Dirección de Tráfico del País Vasco. Los clubes automovilísticos 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 (FETEVl), 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), Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU), Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T, la Fundación CNAE, la Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC). Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané (Jané, Be Cool y Concord), Smart Group (Joie, Graco, Nuna y Swandoo), Columbus Trading (Cybex y GB), Britax/Römer, Maxi-Cosi, MS, Babyauto, Buhitos, Chicco, Kidy Bus Harness, Play y Tuc Tuc. La parte académica está representada por el Grupo VEHIVIAL (Universidad de Zaragoza), INSIA (Universidad Politécnica de Madrid) y GRABI (Universidad Politécnica de Cataluña). Además, AESVi cuenta con el apoyo institucional de la Fiscalía de Seguridad Vial y de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.