

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

AESVi comparece en el Congreso de los Diputados para proponer acciones concretas para mejorar la seguridad vial infantil

- **AESVi ha comparecido ante la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.**
- **Hoy se producen más siniestros viales que hace 10 años, pero las consecuencias son menores gracias, principalmente, al aumento del uso de sistemas de retención infantil.**
- **Se necesitan estrategias específicas en seguridad vial infantil centradas en la investigación de las causas de los accidentes.**
- **La capacitación de los profesionales, la creación de un registro de accidentes con víctimas menores y la reducción del IVA de los SRI, las principales demandas de AESVi.**

Madrid, 28 de septiembre de 2021. La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) ha comparecido hoy ante la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Durante la comparecencia celebrada hoy con motivo de la revisión de la Ley de Tráfico en esta Cámara, Antonio Lucas, presidente de AESVi, ha explicado las propuestas de AESVi para la protección de los niños y niñas, la cual es un derecho jurídico recogido en diferentes documentos, como es la Convención sobre los Derechos del Niño de Naciones Unidas, en la Constitución Española y distintas leyes, entre otras, la propia Ley de Tráfico que actualmente está en revisión en esta Cámara.

En su comparecencia, AESVi ha presentado a la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial una serie de datos estadísticos que demuestran que hace 10 años se producían un 18% menos de accidentes con víctimas y un 19% menos accidentes con víctimas con niños involucrados. Sin embargo, el número de heridos graves era un 41% mayor y el de fallecidos estaba un 146% por encima de los datos del año 2019.

El presidente de AESVi, Antonio Lucas, ha manifestado durante la comparecencia que “la conclusión de estas cifras es que hoy se producen más siniestros viales, pero con consecuencias son menores, lo que demuestra el efecto positivo que tiene un adecuado marco de colaboración entre todos que parte de los esfuerzos desarrollados por la industria de la seguridad infantil, la implicación de las autoridades públicas competentes en la materia, la mejora de la seguridad de los vehículos y la concienciación de los usuarios de la vía”. La mejora de la seguridad de los vehículos, pero, sobre todo, el aumento del uso de los sistemas de retención infantil han sido claves para conseguir estas cifras, por lo que, desde AESVi, se insiste en seguir trabajando para mantener esta tendencia.

Por esta razón, AESVi ha incidido en la necesidad de poner el foco en el establecimiento de estrategias específicas en lo que se refiere a la seguridad vial infantil. Estas estrategias deben centrarse en la investigación de las causas de los accidentes y en el desarrollo de las acciones y herramientas necesarias para reducir sus consecuencias. Entre las propuestas lanzadas por AESVi a la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial como parte de esta estrategia, se encuentran las siguientes:

Capacitación Obligatoria para los profesionales de la venta de productos de seguridad infantil

AESVi ha trasladado a la Comisión su satisfacción por la reforma propuesta a la Ley de Tráfico de ampliar la retirada de puntos de tres a cuatro cuando no se haga uso de un sistema de retención, o éste se utilice de forma inadecuada. Para evitar este uso inadecuado de los sistemas de retención infantil, AESVI ha propuesto a la Cámara la creación de una capacitación obligatoria para los profesionales de la venta de los productos de seguridad infantil, dado que su uso correcto puede salvar la vida de los niños. “La formación, cuyo resultado tiene un impacto a medio y largo plazo, es necesaria para ir desarrollando una nueva generación de conductores, y usuarios en general, más preparados en la seguridad de los más pequeños. En un corto espacio de tiempo se deberían promover cursos de capacitación obligatorios para profesionales, exigiendo esta formación a los que ahora tienen la responsabilidad de asesorar o comercializar productos para la seguridad”, ha indicado Antonio Lucas, presidente de AESVi.

Registro de Accidentes con víctimas menores

La oportunidad es enorme para actualizar la normativa y adecuarla a la realidad actual y por este motivo AESVI una mayor ambición por parte de las administraciones y no dejar pasar esta ocasión única de adaptarse más fielmente a la realidad de la Seguridad Infantil. Pero para abordar la cuestión, debemos conocer mejor qué sucede en un siniestro con niños involucrados, estudiar en profundidad aspectos como la ubicación del menor, el sistema utilizado, su posición, las lesiones producidas, la atención médica... Solo así podremos trabajar en la mejora de los productos, las técnicas y los procedimientos, como es el rescate de los pequeños en un siniestro, para mejorar su seguridad y reducir el riesgo de lesiones.

Mejora de las infraestructuras urbanas

AESVi ha instado a la Comisión a actuar sobre las infraestructuras urbanas, que deben tener en cuenta las especiales necesidades de los más pequeños. “Promover los caminos escolares seguros, las paradas de autocar, los accesos protegidos a los espacios de uso infantil, la señalización, la reducción de la velocidad en los entornos frecuentados por niños, carriles para el uso de bicicletas... Las ciudades deben ser un entorno amigable y sin riesgos para los más pequeños y esta responsabilidad compartida debe ser asumida por todas las corporaciones municipales”, ha señalado el presidente de AESVi.

Reducción del IVA de los sistemas de retención infantil

AESVi ha hecho un llamamiento a sus señorías de la Comisión a que consideren que los sistemas de retención infantil deberían tener un impuesto reducido, como ya sucede en otros países como Portugal o Reino Unido, donde se grava con un 5% de impuestos, Chipre o Polonia, con un 8%, o Croacia, con un 13%. Esto debería convertirse en una realidad porque la Directiva Europea 77/388 incluye las sillas infantiles en la categoría de producto esencial, sobre el cual, el IVA puede reducirse. “Reducir su coste animaría a incentivar su uso, evitando el préstamo o la compra de productos de segundo mano, alguno de ellos incluso ilegales, un hecho que tampoco está siendo objeto de control”, ha recalcado AESVi.

Cinturones de tres puntos de anclaje y norma unificada para el transporte escolar

El autobús basa su seguridad pasiva en una legislación que limita sus velocidades de circulación, para garantizar menores velocidades de impacto, y en la implementación de sistemas de retención que eviten la proyección de los ocupantes dentro del vehículo. En una colisión o vuelco, el uso correcto del cinturón de seguridad es la principal esperanza de los pequeños para minimizar las lesiones por eso es especialmente importante que estos cinturones sean de tres puntos de anclaje. La instalación cinturones de seguridad es obligatoria en los autobuses y autocares nuevos matriculados desde octubre de 2007. Pero un autobús puede tener hasta 16 años (18 ahora en la Comunidad de Madrid) para poder ser empleado como transporte escolar, por lo que nos encontramos butacas de autobús en transporte escolar de 3 tipos: sin cinturón, con cinturón de dos puntos y con cinturón de tres puntos. Es vital para la seguridad de los más pequeños que se utilicen cinturones de tres puntos en los autobuses escolares, igual que en los turismos.

Además, dado que ya se ha puesto en marcha la creación de un Reglamento Europeo específico para Sistemas de Retención Infantil en Autobuses y Autocares bajo el paraguas de Naciones Unidas desde el World Forum of Harmonization of Vehicle Regulations, instamos a las distintas administraciones a que fuercen su rápida definición y su implementación lo más pronto posible.

Regulación del transporte de menores en VTC

La Ley de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial no especifica claramente estas opciones de transporte. Se refiere únicamente al Taxi y detalla que, cuando estos vehículos circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero. Insistimos en que esta excepcionalidad se refiere únicamente al taxi, por lo tanto, se entiende que los niños que viajen en un VTC deben ir en su SRI. Desde AESVi reclamamos que se regule para que así sea y, de este modo, se proteja a los pequeños que viajan en VTCs.

Los retos de la nueva movilidad

Es necesario tomar en consideración cómo ha evolucionado el modo en que la sociedad entiende la movilidad. Las bicicletas y los patinetes eléctricos manejados por los menores están aumentando considerablemente su presencia en las calles y se hace absolutamente necesario regular su uso. AESVi ha reclamado medidas concretas como el uso del casco obligatorio al circular en vehículos de movilidad personal ya que evita lesiones graves en la cabeza, así como el uso de prendas reflectantes en las zonas urbanas. De esta manera enseñaremos a los niños con el ejemplo de los adultos, como sucede con el uso del cinturón de seguridad del vehículo.

Además, no se debe olvidar la incidencia de la tecnología en la sociedad, lo que está llevando a un peligroso cambio de hábitos que ya están adquiriendo los menores. Un estudio del RACE realizado en 2019 sobre 2.400 usuarios refleja algunos datos tan alarmantes como que el 55% de los peatones reconocía hacer uso del wasap o las redes sociales mientras cruzaba una calle, o que el 11% de los usuarios de bicicleta reconoce haber utilizado el móvil mientras circulaba.

Incidir en la concienciación hacia la sociedad

Para AESVi es imprescindible situar al niño en el centro del debate social para llevar la seguridad vial a los ciudadanos e involucrar a los medios de comunicación en esta tarea. La Seguridad Vial Infantil ha de ser una prioridad en todos los ámbitos, ya sea en el panorama político como en la agenda mediática. Este trabajo mejorará el conocimiento, promoverá más estudios y trabajos y

reactivará los contenidos y los mensajes preventivos. El compromiso de avanzar en el ámbito del conocimiento implica dotar de recursos a los centros de investigación, ya que solo así será posible anticiparse a los problemas que vienen. Por consiguiente, es imprescindible dotar a esta investigación de la atención necesaria para difundir sus conclusiones.

Impulsar la educación vial incluyéndola en el curriculum educativo

La Educación Vial es esencial para una cuestión que conforma a las sociedades como es la creación de valores, en este caso, para la prevención de los riesgos viales. Es necesario ofrecer recursos desde las distintas Administraciones y que estas se comprometan a formar a los formadores para llegar a todos los municipios, desde los más pequeños hasta los de mayor tamaño, para mejorar, generación tras generación, la prevención vial.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Consejos para trayectos del niño en moto](#)
- [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](#)

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](#)

[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 (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), 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.