

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

## **Carta abierta de AESVi para que en 2022 se pongan en marcha medidas valientes, concretas y comprometidas con la seguridad vial infantil**

- **La nueva Ley de Tráfico que entrará en vigor en marzo de 2022 endurece las consecuencias de llevar a un niño en coche sin SRI o utilizarlo mal, pero esto no es suficiente.**
- **Las medidas que recoge la nueva Ley de Tráfico son positivas, pero necesariamente deben ir acompañadas de una correcta formación para vendedores, familias y cuerpos policiales.**
- **AESVi reclama que se tomen medidas valientes y centradas en la investigación de los accidentes para ayudar a su prevención.**
- **Regular la capacitación obligatoria para los profesionales de la venta de productos de seguridad infantil, reducir el IVA de los SRIs, crear un registro de accidentes con víctimas menores son algunas medidas concretas y específicas que propone AESVi.**

**Madrid, 12 de enero de 2022.** Estrenamos un nuevo año que llegará lleno de cambios y novedades para la seguridad vial infantil, cambios que se verán reflejados en la nueva Ley de Tráfico que entrará en vigor en el mes de marzo. Esta nueva norma endurecerá las consecuencias de llevar a un menor en el coche sin el correspondiente sistema de retención infantil o utilizarlo de manera inadecuada. Este endurecimiento de las sanciones consistirá en el incremento de la pérdida de puntos pasando de los tres actuales a cuatro cuando entre en vigor la nueva Ley. Pero esto no es suficiente ya que, según los datos de siniestralidad vial publicados por la Dirección General de Tráfico, en 2020 fallecieron 17 niños y ya sabemos que el balance de siniestralidad correspondiente a 2021 nos hará lamentar nuevamente muertes y graves lesiones infantiles causadas en accidentes de tráfico.

Queda mucho por hacer todavía hasta alcanzar el objetivo de cero muertes y lesiones graves infantiles en accidentes de tráfico. Por eso, desde la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi), el único foro de expertos en seguridad vial infantil de España, enviamos esta carta en la que reclamamos a la Dirección General de Tráfico y a todas las instituciones implicadas en la seguridad vial infantil, su compromiso firme para que en este nuevo año 2022 que estamos arrancando se tomen medidas valientes y comprometidas al cien por cien con la seguridad de los pequeños para que no haya que volver a lamentar ni muertes ni lesiones infantiles relacionadas con el tráfico.

La nueva Ley de Tráfico incorpora medidas importantes y a buen seguro positivas en lo que se refiere a la seguridad vial infantil, pero no podemos aplaudirla sin más ya que aún contiene lagunas y ambigüedades que deben ser corregidas con premura. La nueva norma sancionará el uso incorrecto de los sistemas de retención infantil. De acuerdo, pero ¿quién y cómo definirán

los criterios de uso incorrecto de estos sistemas de seguridad? ¿Cómo sabrán los padres y madres cómo se utiliza un sistema de retención infantil de manera adecuada? ¿Cómo determinarán los cuerpos policiales cuándo un sistema de retención infantil se está utilizando de manera correcta o incorrecta? La falta de una respuesta clara, concreta y definitiva a estas preguntas supone un grave riesgo para la seguridad de los pequeños, por eso desde AESVi pedimos a la Dirección General de Tráfico que las nuevas medidas que recoge la Ley de Tráfico se acompañen de una correcta formación para vendedores de sistemas de retención infantil, para familias y, obviamente, para los cuerpos policiales. Las familias deben saber cómo hacer un uso adecuado del SRI y esta información debe ser trasladada directamente desde el profesional que vende estos productos. A su vez, los sancionadores también deben saber identificar con absoluta claridad cuando los sistemas de seguridad no están siendo correctamente utilizados en base a criterios técnicos claros y fácilmente identificables. En resumen, la clave de la eficacia de la nueva norma se encuentra una vez más en la formación.

Y para cerrar el círculo y alcanzar el objetivo final de la nueva normativa, recomendamos reforzar estas medidas con campañas continuadas de concienciación social que fomenten la cultura de la seguridad en los desplazamientos en automóvil.

Desde AESVi tenemos claro que la clave para mejorar la seguridad vial infantil no está únicamente en las sanciones. Llevamos años trabajando para hacer entender a las autoridades, administraciones y organismos que es imprescindible escuchar a los que trabajan y dedican esfuerzos a la I+D+i para la mejora de la seguridad en los vehículos y en las carreteras. Estos investigadores supondrían una gran ayuda para la prevención de los accidentes viales y para el diseño de acciones correctoras focalizadas en estrategias específicas sobre seguridad vial infantil.

Como expertos en seguridad vial infantil confiamos en las estrategias centradas en la investigación de las causas de los accidentes y en el desarrollo de las acciones y herramientas necesarias para reducir sus consecuencias (fallecimientos y lesiones graves de niños y niñas). Porque el conocimiento de estas causas se encuentra en los investigadores y, lamentablemente, en la actualidad está infrautilizado. Tener en cuenta estas fuentes de información precisa, rigurosa y científica unido a la valentía y la coherencia en la toma de decisiones por parte de los órganos responsables de la seguridad vial en España, permitiría crear estrategias eficaces para la reducción de las muertes y lesiones infantiles.

Dentro de esta estrategia específica y centrada en la seguridad vial infantil, desde AESVi reclamamos a las autoridades competentes que, adicionalmente a la Ley de Tráfico y como complemento a la misma, se tomen medidas tan concretas y efectivas como las siguientes:

- La formación técnica específica para Policías Locales, Guardia Civil, Mossos d'Esquadra, Ertzainza y cualquier otro cuerpo de seguridad con capacidad sancionadora. Es fundamental que los cuerpos de seguridad, en su potestad sancionadora, conozcan exactamente y sin ninguna duda, cómo se utiliza de manera correcta una silla infantil. De esta manera se evitará caer en la inseguridad jurídica manifiesta a la que podría llevar el hecho de que un usuario que lleve la silla correctamente instalada y la utilice adecuadamente sea sancionado debido al desconocimiento técnico del sancionador.
- La regulación de una capacitación obligatoria para los profesionales de la venta de productos de seguridad infantil. Esta medida ayudaría a evitar el uso inadecuado de los sistemas de retención infantil que contempla la nueva Ley de Tráfico, dado que está demostrado que su uso correcto reduce en un 80% el riesgo de muertes y lesiones graves de los niños.

- La creación de un Registro de Accidentes con víctimas menores de edad. Es de vital importancia 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 o la atención médica para 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.
- La mejora de las infraestructuras urbanas, que deben tener en cuenta las especiales necesidades de los más pequeños. Es necesario promover los caminos escolares seguros, las paradas de autocar, los accesos protegidos a los espacios de uso infantil, mejorar la señalización, la reducción de la velocidad en los entornos frecuentados por niños, habilitar carriles para el uso de bicicletas.
- La reducción del IVA de los sistemas de retención infantil. Esta medida vendría apoyada por la Directiva Europea 77/388 que incluye las sillas infantiles en la categoría de producto esencial, sobre el cual, el IVA puede reducirse.
- El establecimiento de una norma unificada para el transporte escolar y la obligatoriedad de la instalación de cinturones de tres puntos de anclaje en estos autobuses. 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. Pero debemos ir más allá y tener en cuenta que los cinturones, incluso los de 3 puntos, no son adecuados para los niños más pequeños ya que no están diseñados para ellos, por lo que resulta necesario garantizar el uso de sistemas de retención homologados para autobús.
- La regulación del transporte de menores en taxis y VTCs para hacer obligatorio el uso de sistemas de retención infantil en este tipo de vehículos. La Ley de Tráfico hace referencia únicamente al taxi y no exige que los menores de 135 cm viajen en estos vehículos con un sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso. Esto debería modificarse y regular por ley la obligatoriedad de su uso, igual que lo es en los vehículos particulares.
- El impulso a la educación vial incluyéndola en el curriculum educativo. Formar a los formadores es imprescindible para que la concienciación sobre la prevención vial llegue a toda la sociedad desde edades tempranas.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [La nueva Ley de Tráfico aumenta la sanción por no utilizar el SRI o usarlo mal](#)
- [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.tecnica@aesvi.es](mailto:secretaria.tecnica@aesvi.es)

[www.aesvi.es](http://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.