

Los modelos de prevención que funcionan en aeronáutica, ferrocarril y transporte marítimo podrían implementarse en el tráfico

AESVi reclama un nuevo modelo de prevención basado en la formación y la investigación técnica que permita reducir la siniestralidad vial

- **En 2022 fallecieron 1.145 personas en accidentes de tráfico de carretera, 44 más que en 2019. En 2021 murieron 11 niños en las carreteras españolas.**
- **Urge una estrategia de seguridad vial basada en paradigmas de éxito que vayan más allá de las sanciones.**
- **Debería implementarse un nuevo modelo de prevención de accidentes de tráfico similar al que se emplea con éxito en la aeronáutica, el transporte marítimo y el ferrocarril, cuyos ejes principales son la investigación técnica de los accidentes, la emisión de recomendaciones y la capacitación.**
- **La capacitación técnica específica dirigida al conjunto de la sociedad mejorará la seguridad vial en general y la seguridad vial infantil de manera particular.**

Madrid, 15 de mayo de 2023. En 2022 se produjeron 1.042 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.145 personas, 44 más que en el año 2019 (tomado como referencia debido a la pandemia de Covid-19). Estos datos suponen un 4 % más de fallecimientos en las vías de circulación. Por lo que respecta a los menores fallecidos en accidentes de tráfico, en el año 2021 perdieron la vida 11 niños. ¿Qué sigue fallando? ¿Basta atribuir los accidentes de tráfico a los «errores humanos»? ¿Basta conformarse con responsabilizar a conductores y peatones por incumplir determinadas normas de tráfico?

Desde la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil, AESVi, el mayor foro de expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil, ponemos el foco en estos datos para hacer un llamamiento urgente a las autoridades y administraciones competentes. Es necesario plantear de manera inmediata una estrategia para la mejora de la seguridad vial basada en paradigmas de éxito que vayan más allá de las sanciones. Juan José Alba, investigador, profesor de la Universidad de Zaragoza y vicepresidente de AESVi, explica que “las cifras de siniestralidad demuestran que la estrategia actual -basada en la sanción y en la ralentización de la movilidad- no funciona y carece de sentido resistirse a implementar un nuevo modelo de prevención de accidentes de tráfico análogo al que con grandes tasas de éxito se emplea en la aeronáutica, el transporte marítimo y el ferrocarril, cuyos ejes principales son la investigación técnica de los accidentes, la emisión de recomendaciones y la capacitación”.

Estos modos de transporte investigan sus accidentes bajo una reglamentación similar en la que solo se pretende conocer las causas técnicas para poder mejorar la seguridad, evitando que se produzcan nuevos

accidentes similares. Conocer las causas técnicas de los accidentes, desde un punto de vista puramente técnico y prescindiendo de la búsqueda de culpables a los que sancionar, es lo que ha permitido alcanzar tan altas cotas de seguridad en los tres modos de transporte citados. “En el caso del transporte por carretera, la investigación técnica de los accidentes de tráfico permitiría generar recomendaciones que irían destinadas a los fabricantes de vehículos, a las administraciones titulares de las infraestructuras viarias y, por supuesto, a la Dirección General de Tráfico como órgano con las máximas competencias en normativa y en materia de formación de conductores”, insiste Alba.

Y es que este planteamiento, en realidad, hace gran énfasis en la relación entre accidentes y factor humano, pero siempre pensando que el auténtico problema puede estar más vinculado a la «aptitud» que a la «actitud». Por ello, el segundo pilar del modelo de prevención de accidentes de tráfico propuesto por AESVi debe ser la capacitación técnica específica del conjunto de la sociedad. La formación de los conductores debe mejorar y empezar a adiestrarlos en la identificación y gestión de riesgos. Es bien sabido que una buena capacitación técnica mejora ostensiblemente el grado de cumplimiento de las normas. “El mejor aprendizaje para los pequeños llegará de unos padres bien formados”, afirma Juan José Alba.

En esta línea, es imprescindible también la formación técnica específica de los profesionales que deben asesorar a las familias sobre el sistema de retención infantil más adecuado para sus hijos e hijas. Y es igualmente importante la formación de los agentes de tráfico con capacidad sancionadora. Desde AESVi se sugiere también la revisión de la normativa que regula la formación vial al alumnado de educación infantil, primaria y secundaria, ya que un enfoque de actividad lúdica no ayuda a entender a los menores que la formación que van a recibir no es menos importante que las matemáticas o la física.

AESVi trabaja ya con un modelo que se vale del conocimiento técnico como mejor herramienta para poner en marcha medidas concretas y eficaces que ayuden a reducir el número de víctimas infantiles causadas por los accidentes de tráfico. Para ello, AESVi siempre mantiene abiertas determinadas actividades formativas específicas para todos los tipos de profesionales del sector, a la vez que desarrolla proyectos de investigación que permiten realizar recomendaciones a las administraciones, fabricantes y consumidores, sirviendo como ejemplo el estudio sobre los riesgos de las sillas de auto de segunda mano. Este estudio científico ha arrojado resultados tan alarmantes como que, a causa del uso y el deterioro de los materiales, el 90% de las sillas adquiridas a través de portales de compraventa de segunda mano no cumplen con los requisitos de la normativa bajo la que fueron homologadas.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Comparecencia de AESVi ante el Congreso de los Diputados](#)
- [La nueva Ley de Tráfico aumenta la sanción por no utilizar el SRI o usarlo mal](#)
- [Alarma: un estudio de AESVi demuestra el peligro de las sillas de auto de segunda mano](#)
- [La seguridad vial infantil sigue siendo un asunto pendiente en 2023](#)
- [AESVi, asociación referente de la seguridad vial infantil en España](#)
- [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 – Unidos por la seguridad infantil

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 Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC), APSI (Associação para a Promoção da Segurança Infantil). Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané, Be Cool, Cybex, Joie, MaxiCosi, Chicco, BabyAuto, Nuna, Recaro, Casualplay, Graco y Asalvo. 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.