

AESVi insta a las autoridades competentes a revisar la normativa sobre transporte escolar para garantizar la seguridad de los menores

- **Cientos de miles de niños y niñas utilizan cada día el transporte escolar para desplazarse hacia y desde los centros educativos.**
- **Según los datos publicados por el Ministerio de Industria y Turismo (MINTUR) y analizados por la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), durante el año 2024 solo el 73% de los autocares pasaron la ITV en la primera inspección.**
- **Aunque ya todos los vehículos destinados al transporte escolar cuentan con cinturones de seguridad, éstos no son válidos para los niños, lo que compromete su seguridad.**
- **La fase 2 del reglamento UN ECE R170 para autobuses y autocares escolares ya está terminada y se espera presentar el documento formal en diciembre de este mismo año 2025.**

Madrid, 15 de octubre de 2025. El retorno a las clases por parte de miles de niños y niñas supone también revisar la incidencia que tiene el transporte escolar en la seguridad de cientos de miles de niños y niñas que cada día hacen uso de este medio para desplazarse hacia y desde los centros educativos. Durante la última campaña de vigilancia del transporte escolar y de menores, llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el pasado mes de enero, el 45,1% de los vehículos controlados fueron sancionados por incumplir alguno o varios de los puntos de la ley. El 54% de las denuncias correspondieron a irregularidades administrativas como no disponer la autorización especial para realizar transporte escolar o carecer del seguro de responsabilidad civil ilimitada obligatorio por ley, entre otras infracciones. De hecho, según los datos publicados por el Ministerio de Industria y Turismo (MINTUR) y analizados por la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la **Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV)**, durante el año 2024 solo el 73% de los autocares pasaron la ITV en la primera inspección.

Por estas razones, desde la Alianza Española para la Seguridad Vial infantil, AESVi, único foro en España compuesto por expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil, seguimos instando a las autoridades competentes a revisar una normativa que ni se cumple estrictamente ni es suficiente para garantizar la seguridad de los menores que viajan cada día en autobuses escolares. Esta insuficiencia radica en el texto de la propia ley que establece con claridad 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”*. Sin embargo, aunque ya todos los vehículos destinados al transporte escolar cuentan con cinturones de seguridad, éstos no son válidos para los niños, lo que compromete su seguridad. Mikel Garrido, miembro de AESVi, explica que *“los cinturones de dos puntos de anclaje, que dejaron de utilizarse en los automóviles por su ineficacia, todavía siguen instalados en el 85% de los vehículos destinados al transporte escolar. Por su parte, los cinturones de tres puntos han sido ideados para adultos, de manera que no son adecuados ni eficaces para niños con una talla inferior a los 135 cm”*.

Los sistemas de retención infantil son el mejor seguro de vida para los menores cuando viajan en automóvil, por eso su uso es obligatorio hasta que los pequeños alcanzan los 135 cm de altura y recomendable hasta los 150 cm. *“Esta condición ha de ser aplicable a todos los vehículos en los que viajen*

niños, especialmente a aquellos destinados al transporte escolar y de menores, de ahí la importancia de unificar una norma que garantice y equipare la seguridad de los menores en el transporte escolar al mismo nivel que en los vehículos turismos particulares”, insiste Garrido.

A este respecto, AESVi sigue activamente el desarrollo de la normativa que está realizando el Grupo de Trabajo de seguridad pasiva (GRSP) de la ONU dentro del STCBC (Safer Transport of Children in Buses and Coaches). Actualmente, el GRSP está trabajando en la segunda fase de la norma para regular la protección infantil en los autobuses que solo cuentan con cinturones de seguridad de dos puntos (el 90% de la flota europea), ya que estos dispositivos, como argumentábamos anteriormente, no son adecuados para proteger los cuerpos infantiles y las sillas de coche actuales no son compatibles con ellos. Ya está terminada la definición de esta Fase 2 del reglamento UN ECE R170 para autobuses y autocares escolares y se espera presentar el documento formal en diciembre de este mismo año 2025. Así, está previsto que antes del año 2029 se haya definido un buen sistema de retención infantil en autocares con cinturones de dos puntos que evite la eyección del niño de su asiento en caso de accidente. Y, a partir de 2029, el objetivo del grupo de trabajo es tener desarrollado un sistema de retención infantil para los autobuses y autocares que proporcione el mismo nivel de seguridad a los menores que los sistemas de retención de los coches.

El compromiso de AESVi es trabajar para que se pongan en marcha medidas concretas y eficaces que garanticen que ningún niño fallezca o sufra lesiones graves a causa de accidentes de tráfico. Para ello, AESVi trabaja en el ámbito de la pedagogía impartiendo formaciones técnicas específicas a asesores de venta y profesionales sanitarios. La investigación es otro de los pilares básicos de AESVi, por ello los expertos en seguridad vial infantil de la Alianza realizan proyectos como el estudio sobre los **riesgos de las sillas de auto de segunda mano y aquellas adquiridas en plataformas de venta directa extracomunitarias**. Estos estudios científicos han 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. Por lo que respecta a los sistemas de retención infantil adquiridos en plataformas *on line* extracomunitarias, el estudio demuestra que **ninguno de los sistemas de retención infantil analizados podría haber sido homologado en sus condiciones actuales**, es decir, ninguno era apto para su comercialización en Europa a causa de graves incumplimientos tanto normativos como técnicos.

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](#)
- [AESVi alerta del peligro de las sillas de coche adquiridas en plataformas de importación directa extracomunitarias](#)
- [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

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, la Dirección de Tráfico del País Vasco y el Servicio de Tráfico de Navarra. Los clubes automovilísticos 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 Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC), APSI (Associação para a Promoçao da Segurança Infantil), la Fundación Smart Baby. Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané, Be Cool, Cybex, Joie, MaxiCosi, Chicco, BabyAuto, Nuna, Casualplay, Graco, Asalvo y Availand. 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.