



**CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRANSPORTE ESCOLAR.
Del 19 al 23 de febrero de 2018**

1.-IDEAS GENERALES

- 1.1. Velocidad
- 1.2. Dispositivos de seguridad
- 1.3. Aspectos a controlar en las inspecciones al transporte escolar
- 1.4. Claves para ir seguro andando, en coche o en bus escolar
- 1.5. Recomendaciones

2.- CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

3.-RESULTADOS CAMPAÑAS ANTERIORES DE VIGILANCIA Y CONTROL

- 3.1. Evolución 2007-2017
- 3.2. Resultados desglosados de la última campaña de noviembre-diciembre de 2017

4.- NORMATIVA

- 4.1. Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre Condiciones de Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores.
- 4.2. Cuadro resumen sobre la normativa en materia de transporte escolar

5.-ESTUDIOS REALIZADOS

- 5.1. Estudio sobre Niños y Seguridad realizado en la Comunidad de Madrid
- 5.2. Estudio “Los Niños, las Ciudades y la Seguridad Vial: Una visión a partir de la investigación”
- 5.3. Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales)



1.-IDEAS GENERALES

Durante el curso, alrededor de 230.000 alumnos utilizan a diario un autobús escolar. Según el Observatorio del Transporte de Pasajeros por Carretera, estos autobuses desplazan más de 280 millones de pasajeros al año. Aun así, las tasas de accidentalidad son mínimas.

La seguridad es la máxima prioridad y las cifras de siniestralidad anuales reflejan que este es un sector seguro.

El 90% de los accidentes que se producen durante el transporte escolar tienen lugar en el momento de subir o bajar del vehículo, o justo en los instantes inmediatos, y en muchos casos se trata de atropellos causados por una *distracción del menor, del conductor del transporte escolar, o de los padres.*

El transporte escolar está sometido a una serie de normas de cuyo cumplimiento depende en muchos casos la seguridad de sus hijos. *Exigirlas, a través de los centros educativos o las asociaciones de padres* que se encargan de contratar las rutas, es su derecho.

Cerca de 17.000 autobuses (alrededor de un 40% de toda la flota privada) realizan servicios de transporte escolar

Desde octubre de 2007 se deniega la matriculación a cualquier autobús que no lleve instalados los sistemas de retención.

Durante el desarrollo de la campaña, que se llevará a cabo entre los días 19 y 23 de febrero, los agentes intensificarán las inspecciones sobre los vehículos destinados al transporte escolar, comprobando que las autorizaciones y documentos que deben tener dichos vehículos sean los correctos para la prestación del servicio. Asimismo, los agentes verificarán que las condiciones técnicas y elementos de seguridad del vehículo son los que exige la normativa, así como los requisitos especiales que debe cumplir el propio conductor, como son el permiso de conducción o los tiempos de conducción y descanso.

1.1. Velocidad

La velocidad inadecuada y las distracciones son las principales causas de los accidentes en los que están implicados este tipo de vehículos.

Está comprobado que a 50 km/h, que es la velocidad máxima permitida en vías urbanas, las posibilidades de que un niño sobreviva sin ninguna medida de seguridad es prácticamente nula, ni siquiera a poca velocidad se garantiza su supervivencia.

A partir de 2013, todos los camiones y *autobuses* nuevos de la UE deben contar con un sistema de frenado de emergencia que se active automáticamente cuando detecta la posibilidad de una colisión.



1.2. Dispositivos de Seguridad

La Unión Europea emitió una Directiva Comunitaria, que España ha transpuesto a su ordenamiento jurídico, que establece que desde octubre de 2007 se denegará la matriculación a cualquier autobús que no lleve instalados los sistemas de retención.

El interés de la DGT porque los menores vayan correctamente sentados y abrochados con el cinturón de seguridad o el dispositivo de retención infantil adecuado a su peso, talla y edad es tal que uno de los indicadores de seguimiento de las líneas básicas de la Estrategia de Seguridad vial 2011-2020, aprobada en febrero de 2011 por el Consejo de Ministros, es que no haya ningún menor fallecido sin sistema de retención infantil.

Ideas fuerza:

El cinturón de seguridad es útil en cualquier trayecto corto o largo, urbano e interurbano.

En el autobús escolar el cinturón de seguridad es vida.

Un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales. Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales, podrían haberse evitado si se hubiera utilizado este tipo de dispositivo.

1.3. Aspectos a controlar en las inspecciones que se realizan al Transporte Escolar:

- Control administrativo sobre las autorizaciones y documentos que deben tener dichos vehículos.
- Verificación de las condiciones técnicas y elementos de seguridad del vehículo de acuerdo con lo que exige la normativa.
- Control de los requisitos especiales que debe cumplir el conductor, como permiso de conducción o cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.

1.4. Claves para ir seguro andando, en coche o en autobús escolar

Si se va andando al colegio:

- Deben mirar a ambos lados antes de cruzar, siempre por semáforos o pasos para peatones.
- Caminarán por el interior de la acera, lejos del bordillo.
- No cruzarán las calles o plazas en diagonal o zig-zag.
- Tendrán cuidado con los coches que entran y salen de los garajes.
- En carretera, deben ir por la izquierda; y de noche, llevar prendas reflectantes.



En el entorno del autobús:

- No pararse nunca detrás del autobús porque no le ven.
- Esperar la señal del conductor y cruzar siempre al menos tres metros por delante.
- Dentro del autobús, mantenerse sentado y con el cinturón puesto.
- No correr al llegar, ni al salir.
- Obedecer al conductor y al monitor.

1.5. Recomendaciones

A las Empresas del sector:

- ***Deben recordar a los pasajeros*** la importancia de utilizar el cinturón cuando esté disponible.
- ***Desarrollar un protocolo de seguridad***, que informe a los pasajeros como comportarse en caso de accidente.
- ***Proyección antes o durante el trayecto*** de consejos de seguridad en formato audiovisual.

A los usuarios:

- ***Siempre que sea posible deben escoger autocares que incorporen cinturones de seguridad.***
- ***Evitar ponerse de pie durante un desplazamiento***

A los padres:

- ***Las asociaciones de padres*** deben comprobar la seguridad de los autocares de transporte escolar.
- ***Solicitar al centro*** la contratación de autocares con cinturones.
- ***Comprobar que un monitor*** acompaña a los niños/as durante el trayecto

2. CAMINOS ESCOLARES SEGUROS.

Su objetivo es conseguir una movilidad sostenible, proporcionando a los niños itinerarios seguros que favorezcan y estimulen el desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público, en la ida y vuelta al colegio.

Características que deben reunir los caminos escolares:

- ***Aceras amplias***, con semáforos que duren lo suficiente para que les de tiempo a pasar.
- ***Semáforo sin luz ámbar.***
- ***Parada*** donde los padres dejen a los niños y de ahí con un adulto, vayan andando al colegio.
- ***Los comerciantes*** ayudan a los que van solos al colegio.
- ***Prohibición de aparcar*** a la entrada y salida del colegio, evitando aglomeraciones.



- *La señalización* indicará que la velocidad máxima será de 30 km/h.
- *Parking* para bicicletas.
- *Policía* para regular la entrada al colegio

Crear caminos escolares seguros que faciliten el desplazamiento a la escuela a pie, en bicicleta o en transporte público es uno de los objetivos de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020

3.-RESULTADOS CAMPAÑAS ANTERIORES DE VIGILANCIA Y CONTROL

3.1. Evolución 2007-2017

	VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES	
	Controlados	Denunciados
Del 17 al 30 Septiembre de 2007	4.268	1.690
Del 15 al 28 de Septiembre de 2008	4.840	1.720
Del 15 al 28 de Octubre de 2009	6.035	2.299
Del 18 al 24 de Octubre de 2010	4.202	1.464
Del 14 al 18 de Noviembre de 2011	4.467	2.134
Del 12 al 18 de Noviembre de 2012	3.978	1.927
Del 25 de Febrero al 3 de Marzo 2013	3.648	1.448
Del 4 al 10 de noviembre de 2013	4.192	2.240
Del 24 al 30 de noviembre de 2014	5.379	2.376
Del 30 de nov. al 4 diciembre 2015	3.602	1.504
Del 28 de nov. al 2 de diciembre 2016	3.279	1.562
Del 16 al 20 de enero de 2017	2.081	776
Del 27 de nov al 1 de diciembre 2017	3.235	1.412

Fuente: ATGC

3.2. Resultados desglosados de la última campaña (27 de noviembre al 1 de diciembre de 2017)

Más de 3.000 vehículos dedicados al transporte escolar y de menores han sido controlados durante la campaña especial de vigilancia que la Dirección General de Tráfico realizó entre los días 27 de noviembre y 1 de diciembre de 2017 para comprobar que los vehículos dedicados a este tipo de transporte cumplen la normativa establecida.

Durante estos cinco días de campaña, se ha constatado que de los 3.235 vehículos controlados que se dedican dedicados a este tipo de transporte 1.412 han sido denunciados sobre todo por irregularidades administrativas.

Hay que destacar en esta campaña que ningún conductor dio positivo ni en la prueba de alcoholemia, aunque si dieron positivo en la de drogas 5 conductores.

Las irregularidades administrativas son las que mayor número de denuncias han generado. Por ejemplo, no disponer de la autorización especial para realizar transporte escolar ha supuesto la denuncia a 1.127 vehículos, no tener suscrito un seguro de responsabilidad ilimitado, como exige la ley, ha dado lugar a 287 denuncias.



Los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil también han comprobado que 98 vehículos de transporte escolar presentaban deficiencias en las puertas de servicio y emergencias, así como en sus dispositivos de accionamiento.

Respecto al cinturón de seguridad en aquellos vehículos que los llevan incorporados, en las inspecciones realizadas por los agentes, se constató que en 8 casos, denunciados no se hacía uso de los mismos.

A la campaña se adhirieron 343 Ayuntamientos, siendo los resultados los siguientes:

Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
3.521	316	8,97%

4.-NORMATIVA

4.1. Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Artículo 1. **Ámbito de aplicación:**

a) *A los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera*, cuando al menos la tercera parte o más de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar.

b) *A aquellas expediciones de transportes públicos regulares de viajeros* de uso general por carretera que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros menores de dieciséis años.

c) *A los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús*, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años.

d) *A los transportes privados complementarios de viajeros por carretera*, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años.

Artículo 2. **Autorizaciones de transporte:**

Los transportes reseñados serán realizados por empresas que cuenten con la correspondiente *concesión o autorización administrativa...*

Artículo 3. **Antigüedad de los vehículos:**

Como norma general, sólo podrán prestarse los servicios comprendidos en el párrafo a) del artículo 1 y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de transporte regular de uso especial, aquellos *vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.*

No obstante, se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente los siguientes requisitos:



- *Que el vehículo no rebase la antigüedad de dieciséis años, contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar.*
- *Que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares.*

Los transportes objeto de este Real Decreto no podrán ser realizados por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a dieciséis años.

Artículo 4. Características Técnicas de los vehículos:

Los vehículos que se utilicen para los transportes objeto de este Real Decreto deberán *estar homologados como correspondientes a la categoría M.* (Real Decreto 750/2010 de 4 de junio).

Entre las numerosas prescripciones técnicas que deberán cumplir señalaremos:

- *Estarán dotados de dispositivo luminoso, con señal de emergencia, (Art. 15, RD2822/1998, de 23 de diciembre) que se pondrán en funcionamiento en los puntos de parada, tanto de día como de noche, mientras los pasajeros entren o salgan del vehículo.*
- *Deberán reservarse las plazas necesarias para personas con movilidad reducida, cercanas a las puertas de servicio*
- *Los que transporten alumnos con graves afectaciones motóricas con destino a un centro de educación especial deberán contar con ayudas técnicas que faciliten su acceso y abandono.*
- *Cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento.* (Reglamento CEPE/ONU).
- *Dispondrán en aquellos casos que sea exigible de tacógrafo* (Reglamento CEE 3821/85 y Reglamento CE 561/2006, relativos a la instalación y uso del tacógrafo y por los que se regulan los tiempos de conducción y descanso).
- *Deberán estar dotados de limitador de velocidad* (RD 1417/2005 de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos).
- *Todas las puertas de emergencia deberán abrirse desde el interior y desde el exterior.*
- *Estarán provistos de extintores* (Orden de 27 de julio 1999), así como de botiquín de primeros auxilios.
- *En las salidas de emergencia deberá figurar la inscripción “SALIDA DE EMERGENCIA” o “SALIDA DE SOCORRO”, de manera visible desde el interior y desde el exterior* (Reglamento CEPE/ONU).



Artículo 5. Distintivo Indicativo de Transporte de Menores:

Los vehículos deberán encontrarse identificados mediante la señal V-10. (Anexo XI Reglamento General de Vehículos). Podrá sustituirse por un pictograma el cual estará provisto de un dispositivo luminoso.

Artículo 6. Inspección Técnica de los vehículos:

Para la realización de los servicios, será requisito necesario que los correspondientes vehículos hayan superado favorablemente una inspección técnica en una estación ITV.

Artículo 8. Acompañante:

Será obligatoria la presencia a bordo del vehículo de al menos, una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores, durante su transporte y las operaciones de acceso y abandono del vehículo, así como, en su caso, de la recogida y acompañamiento desde y hasta el interior del recinto escolar.

Artículo 9. Limitación de velocidad:

La velocidad máxima a la que podrán circular los vehículos que realicen el transporte escolar será la establecida al efecto en el artículo 48 del Reglamento General de Circulación.

Artículo 10. Itinerario y paradas:

- *El itinerario y paradas se encontrarán determinados en la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial.*
- *La ubicación de dichas paradas será comunicada, previamente por el órgano que haya de otorgar la autorización al competente sobre la regulación del tráfico, el cual podrá proponer las rectificaciones oportunas.*
- *El acceso y abandono de los menores deberá realizarse por la puerta más cercana al conductor, o, en su caso, al acompañante*
- *En todo caso, el acceso y abandono deberá realizarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad.*

Artículo 11. Duración máxima del viaje:

- *Los itinerarios y horarios, que tengan por objeto el transporte de los menores entre su domicilio y el centro escolar deberá establecerse de tal forma que en circunstancias normales resulte posible que el tiempo máximo que aquéllos permanezcan en el vehículo no alcance una hora por cada sentido del viaje.*
- *Deberán respetarse las normas relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, establecidas en el Reglamento CEE 3821/85 y Reglamento CE 561/2006, relativos a la instalación y uso del tacógrafo y por los que se regulan los tiempos de conducción y descanso.*



Artículo 12. Seguros:

Las empresas que realicen cualquiera de los transportes incluidos en el artículo 1 deberán tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en que aquéllos se realicen.

Artículo 13. Obligaciones de la entidad organizadora del transporte:

Deberán exigir al transportista que acredite:

- *Ser titular de la correspondiente autorización de transporte* discrecional de viajeros, o de la concesión o autorización de transporte regular de uso general de que se trate.
- *Estar en posesión de la correspondiente tarjeta ITV* en vigor.
- *Haber suscrito los contratos de seguro.*

4.2. Cuadro resumen sobre la normativa en materia de transporte escolar

El Autobús	Antigüedad	No más de 16 años, (diez si no se dedicaba antes a esta actividad).
	Ventanas	Se abrirán como máximo el tercio superior.
	Asientos	Los de primera fila, con mampara de protección. Habrá plazas para minusválidos.
	Suelo	Será antideslizante y habrá asideros junto a las puertas y escalones con colores vivos.
	Tacógrafo	Es obligatorio y también el limitador de velocidad
	Cinturones	Todos los fabricados a partir de 2006 deben llevarlos.
	Placa de Transporte Escolar	Delante y detrás
	Puertas	Se abrirán por dentro y fuera fácilmente. Su mecanismo de acceso estará protegido.
	Además	Llevarán dos extintores, martillos y botiquín de primeros auxilios.
El Trayecto	Tiempo	No más de una hora por trayecto
	Recorrido y Paradas	Previamente fijado y autorizado.
	Seguro Adicional	Póliza de responsabilidad Civil ilimitada
	Velocidad	A 10km/h menos que la establecida en cada vía para los autobuses.
Los Pasajeros	Acompañante	Obligatorio si más de la mitad tienen menos de 12 años. Debe velar por su seguridad en el trayecto subida y bajada del autobús.
	Plazas	Una por niño y todos sentados.
	Cinturones	Si el bus los lleva, es obligatorio utilizarlos. En asientos enfrentados a pasillo, los menores de 16 años siempre con cinturón.



5.-ESTUDIOS REALIZADOS

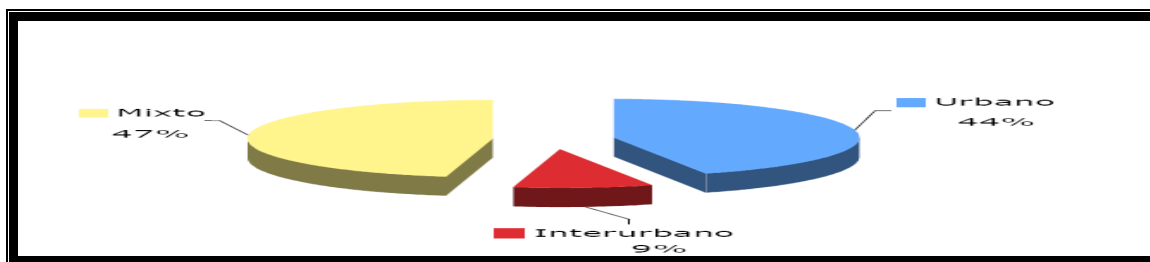
5.1. Estudio sobre Niños y Seguridad realizado en la Comunidad de Madrid (1º semestre de 2009) (Autor: Mapfre. Propietario: Externos)

El objeto del presente estudio es comprobar la percepción y el conocimiento de los conductores de turismos que llevan habitualmente niños de 0 a 12 años como pasajeros.

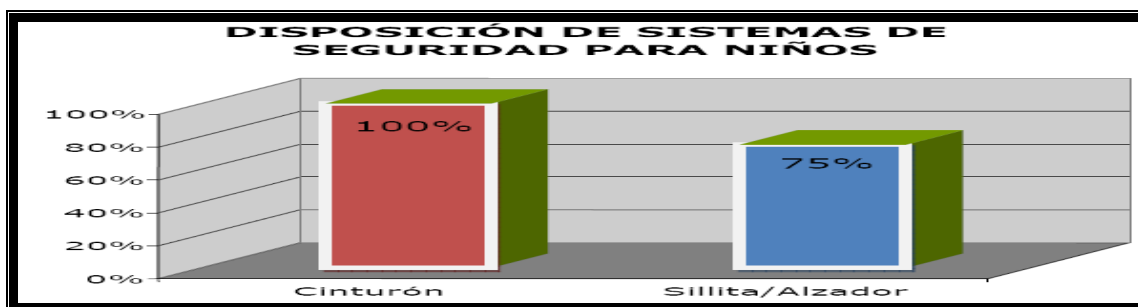
Este estudio demuestra una vez más que:

- **Llevamos o disponemos** de los sistemas de seguridad infantil en un 75%
- **No utilizamos en todos los casos los S.R.I.**, sólo en un 89%. Del 11% que no los utiliza o no en todos los casos, son hombres en un porcentaje muy superior al de las mujeres (hombres 76% frente a mujeres 24%).
- **Así mismo, un tercio, el 35% de la muestra, desconoce** si sus hijos reciben educación vial en el colegio, aunque un 53% reconoce que sí la reciben.
- **Reconocemos que la educación vial** depende en primer lugar de los padres, en un 83%.

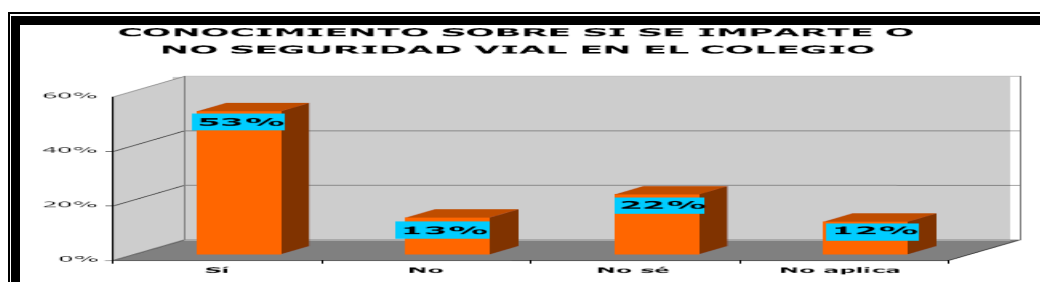
Tipo de recorrido habitual:



El 100% de las personas encuestadas disponen de cinturón de seguridad trasero en sus vehículos, puesto que es obligatorio, pero las sillitas o/y alzadores lo llevan un 75%:



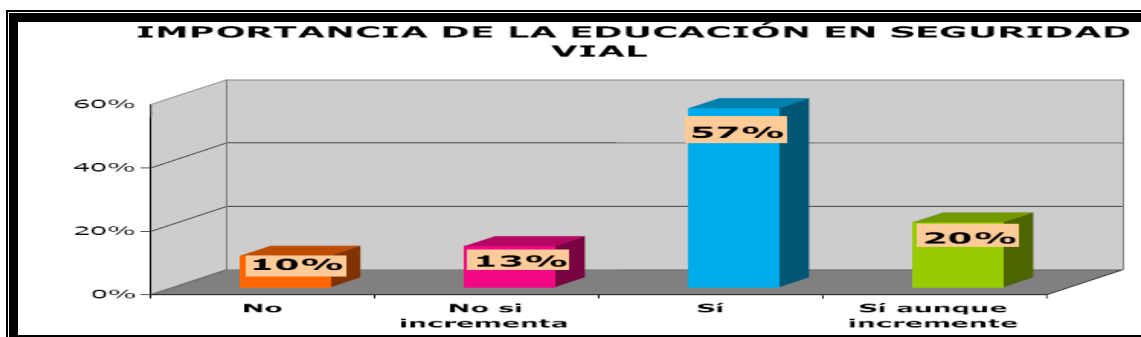
En cuanto a si sus hijos reciben cursos de seguridad vial en el colegio



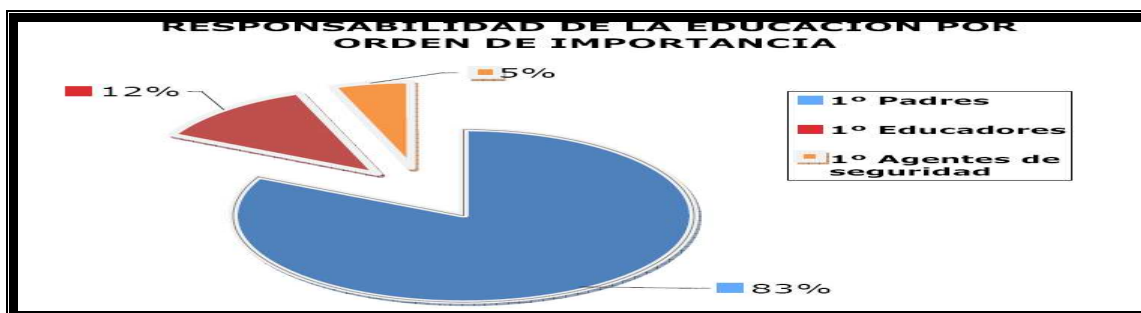
(La opción NO APLICA está pensada para niños pequeños sin escolarizar)



En cuanto a la importancia adjudicada a la SEGURIDAD VIAL como para que sea una materia escolar e incluso que pueda incrementar los programas educativos:



Con respecto a quienes consideran los responsables de la educación de los niños en temas de seguridad vial:



Conclusiones generales:

- **La mayoría de las personas**, el 56% de la muestra, llevan 5 días o más de media a la semana a niños menores de 12 años en el coche. De esto podemos concluir que los niños son usuarios habituales del coche como pasajeros y esto aumenta el riesgo en cuanto al número de ocasiones en las que puede acontecer un accidente.
- **El recorrido habitual es mixto**, es decir, tanto urbano como interurbano con lo cual el riesgo de accidentes por exceso de velocidad en recorrido interurbano aumenta.
- **Los encuestados reconocen disponer** en la mayoría de los casos de los sistemas de retención infantil, tanto cinturones, 100%, como alzadores y sillitas, en el 75%. Sin embargo, los datos entre llevar los dispositivos y utilizarlos no correlacionan

Conclusiones en cuanto a conocimiento e importancia adjudicada al tema de la Educación Vial:

- **Así mismo, un tercio**, 35%, de la población desconoce si sus hijos reciben educación vial en el colegio, aunque un 53% reconoce que sí la reciben.
- **Sin embargo, un porcentaje significativamente alto**, el 77%, considera que la seguridad vial es un tema suficientemente importante como para que forme parte de los programas educativos.



- **Por otro lado, prácticamente todas las personas encuestadas**, un 83%, consideran que la responsabilidad sobre la educación en seguridad vial de los niños depende en primer lugar de los padres, después de los profesores y educadores, un 12% y en tercer lugar de los agentes de seguridad y policía, un 5%.

Resumen comparativo de resultados del estudio del año 2005 y del estudio actual 2009:

Cuestiones	Año 2005	Año 2009
Conocimiento de si se imparte seguridad vial en el colegio	Sí lo saben el 40%	Sí lo saben el 53%
Importancia de la Educación en seguridad vial en colegios	Sí quieren Educación en Seguridad Vial el 79%	Sí quieren en Educación en Seguridad Vial el 77%
De quién es la responsabilidad de la Educación Vial de los Niños	Padres 93% Profesores 4% Agentes Seguridad 3%	Padres 83% Profesores 12% Agentes Seguridad 5% *figuras técnicamente mejor preparadas que los padres para educar en este tema

5.2. Estudio “Los Niños, las Ciudades y la Seguridad Vial: Una visión a partir de la investigación”, (Realizado por Attitudes. Año 2009).

- **El 70% de los niños españoles nunca van solos al colegio.**
- **Según los expertos, su dependencia de los padres entorpece el aprendizaje de la autonomía vial y de su desarrollo psicomotor y psicosocial.**
- **La edad media en la que los niños comienzan a ir solos al colegio en España es a los 9,4 años.**
- **Más de una cuarta parte de los padres** no saben a qué edad dejarán ir solos al colegio a sus hijos, aunque la edad media se sitúa en los 12,6 años.
- **El 69% de los niños españoles se sienten seguros cuando van por su localidad** frente a un 13% que no se sienten seguros.
- **Para los padres, en la seguridad del entorno del niño tiene más peso específico la seguridad ciudadana** que la seguridad vial.
- **El 43% de los niños españoles propone cambios relacionados con la seguridad vial** (reducir el tráfico, más semáforos...) para que su localidad sea más segura.
- **En municipios pequeños es más habitual que los niños jueguen en la calle**, vayan en bicicleta o patinete y vayan a casa de sus abuelos en un entorno próximo a su casa; mientras que en **los municipios grandes la actividad que más destaca es la de ir a actividades extraescolares.**
- **En un 94% de los casos, los niños demuestran un nivel de conocimiento muy elevado sobre las normas y señales.**
- **En general, los niños de 8 a 12 años tienen una capacidad teórica para moverse solos por su localidad**, pero en la práctica los padres no favorecen esta capacidad de autonomía.
- **Los padres se consideran una influencia positiva** en la seguridad vial de sus hijos, mientras que la **influencia negativa la ejercen los conductores** que no respetan las normas.



Por Comunidades Autónomas

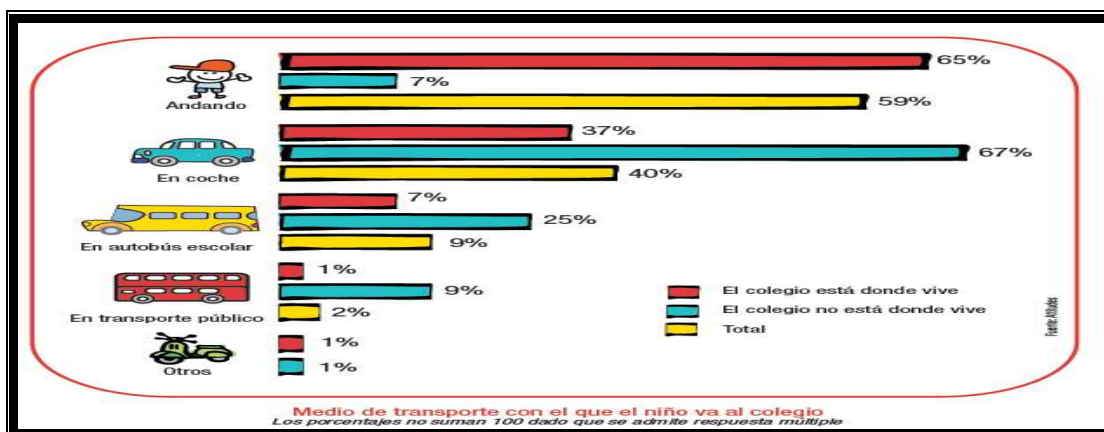
- **Los niños madrileños** son los que van solos al colegio a una edad más tardía (10,9 años), siendo los **niños gallegos** los que lo hacen a una edad más temprana (8,2 años).
- **Los niños madrileños son los que en menor medida van solos al colegio** (15%), mientras que los niños vascos lo hacen en mayor medida (54%).

Los hábitos de desplazamiento

- **El 70% de los niños españoles nunca van solos al colegio.**
- **En España, nueve de cada diez niños** van al colegio en el mismo núcleo urbano en el que residen. Si atendemos al modo de transporte mediante el cual los niños se desplazan hasta el colegio, podemos observar que **el 59% va al colegio andando** y el **40% en coche.**
- **Pero en términos generales,** puede afirmarse que el **70% de los niños españoles nunca van solos al colegio** ya que siempre lo hacen en compañía de alguien (en el 77% de los casos por los propios padres).
- **Y entre los motivos por los que el niño nunca va solo al colegio destacan:** la seguridad, la tranquilidad de los padres y la distancia. En cambio, también la distancia y la comodidad son los principales motivos que llevan a los padres a dejar que sus hijos habitualmente vayan solos al colegio.



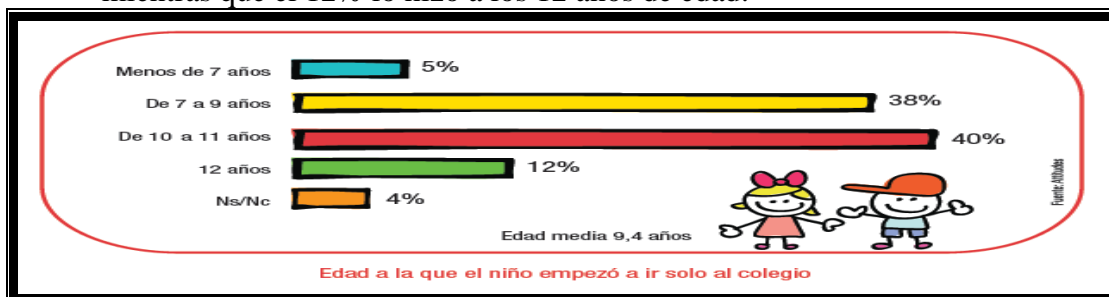
- **A destacar también que entre los padres** que afirman que sus hijos van al colegio en **autobús escolar,** un **42% declara que el autobús no dispone de cinturones de seguridad,** un **27% que sí los tiene,** un **8% que algunos sí pero otros no** y un **23% afirma desconocer esta cuestión.**



- **La edad media** en la que los niños comienzan a ir solos al colegio en España es a los **9,4 años.**



- **Por lo que se refiere al 30% de niños que van solos al colegio**, la edad media en la que empezaron a ir solos se sitúa en los 9,4 años, aunque en la mayoría de casos el niño empezó a ir solo al colegio durante el periodo de los 7 a los 11 años (78%); mientras que el 12% lo hizo a los 12 años de edad.



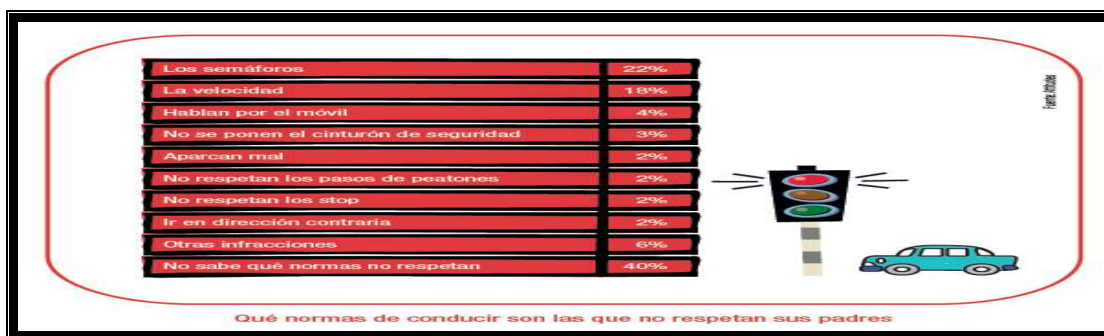
- **Para los padres, en la seguridad del entorno del niño** tiene más peso específico la seguridad ciudadana que la seguridad vial.
- **Otro aspecto estudiado ha sido el del entorno de la escuela de sus hijos.** Para el 30% de los padres entrevistados, la entrada y la salida de la escuela es un entorno muy o bastante inseguro desde el punto de vista de la seguridad vial, básicamente por la existencia de mucho tráfico, por los aparcamientos en doble o triple fila y por la falta de policía. En cambio, para el 68% de los padres que lo perciben como un entorno muy o bastante seguro, lo hacen por la presencia de policía, la existencia de pasos de peatones y semáforos y el poco tráfico de la zona.



- **En general, el mayor número de consultados que perciben la entrada y la salida de la escuela como un entorno inseguro residen en municipios grandes**, mientras que quienes lo perciben como un entorno seguro residen en mayor medida en municipios pequeños.

La Educación Vial

- **En un 94% de los casos**, los niños demuestran un nivel de conocimiento muy elevado sobre las normas y señales.
- **A los niños que manifestaban que sus padres no siempre respetaban las normas de conducción** se les pidió que indicaran cuáles son las infracciones que cometen. Como vemos en la tabla adjunta, el hecho de no respetar los semáforos ni la velocidad permitida son las citadas con más frecuencia.



5.3. Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales) (Organización Mundial de la Salud, FIA Foundation, GLOBAL ROAD SAFETY, THE WORLD BANK.-Internet)

El cinturón de seguridad es una herramienta de seguridad efectiva que no solo salva vidas, sino que reduce la gravedad de las heridas que podrían haber sufrido los ocupantes de un vehículo si no hubiesen utilizado dicho dispositivo. Casi la mitad de todas las muertes de ocupantes de asientos delanteros se podrían prevenir mediante el correcto uso de cinturones de seguridad.

Los niños deben utilizar sistemas de retención que sean adecuados para su tamaño.

El uso de sistemas de retención adecuados para niños según su edad, altura, peso y limitaciones físicas reduce las muertes de estos entre un 50% y un 75%.

Programas para la determinación y aplicación de las leyes para el uso obligatorio de cinturones, combinados con campañas de educación pública, son efectivos para el incremento del índice de uso de cinturones de seguridad y en consecuencia, para la reducción de lesiones y muertes.

La aplicación consecuente de la ley sobre cinturones de seguridad por parte de la policía de tráfico es uno de los métodos más efectivos para incrementar y mantener un alto el índice del uso del cinturón entre ocupantes de vehículos.

Otro aspecto importante es la educación pública, la educación en las escuelas y la educación dentro del grupo de referencia entre la gente joven. Programas educativos, combinados con otras actividades pueden ser de ayuda para hacer que las normas de comportamiento relativas al uso del cinturón sean más aceptables.