

Una accidentalidad emergente

En 2006, la accidentalidad de las furgonetas creció un 18%, aunque el parque sólo aumentó un 3% en ese período. Por ello, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico encargó al INSIA estudiar esa "accidentalidad emergente", como la calificó Anna Ferrer, directora del Observatorio.



Los vehículos que, además de transportar herramientas, admiten varios ocupantes, son muy populares.

J. M. M.

La accidentalidad de las furgonetas es más alta que la del resto de los vehículos profesionales. Así, en 2005, el número de accidentes de autobuses respecto al total se situó en una tasa de 2.0 y el de camiones, en 5.4; por el contrario, el de las furgonetas alcanzaba los 9.3, doblando el dato de los camiones y casi quintuplicando el de los autobuses.

Por todo ello, el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Au-

CASI LA MITAD DE LAS FURGONETAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES MORTALES SE DESPLAZABAN POR MOTIVOS NO LABORALES

tomóvil de la Universidad Politécnica de Madrid) analizó la información de la base de datos 2000-2007 de la Dirección General de Tráfico (DGT) de los accidentes interurbanos en los cuales hubo, al menos, una furgoneta implicada con resultado de muerte en al menos un ocupante. El objetivo era tratar de caracterizar "los principales escenarios que se presentan en la accidentalidad de las furgonetas y determinar aquellos parámetros que tienen mayor incidencia". Finalmente, tras solicitar los atestados correspondientes a los juzgados, estudió en profundidad 222 accidentes (67% del total) en los

Qué es una furgoneta...

Una de las cuestiones en las que se ha centrado el estudio del INSIA ha sido determinar qué es una furgoneta, ya que existen diversos criterios (el de los fabricantes, Reglamento de Vehículos, cuestionario estadístico de la DGT...). El INSIA utilizó el criterio del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) y definió cinco grupos:

Grupo 1: Agrupa a los turismos de más de 7 plazas y autocares de menos de 3,5 Tm. Son aproximadamente el 7%.



Grupo 2: Camiones de menos de 3,5 Tm, que "dependiendo del tipo de carrozado pueden dar una apariencia de furgonetas". Son en torno al 3%.



Grupo 3: Furgones y furgonetas propiamente dichas. Son un "transporte mixto: llevan herramientas, pero caben 5 ó 6 personas", según Páez, y reúnen el 30% de este parque.



Grupo 4: Derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables. Es el más numeroso (en torno al 57%).



Grupo 5: Autocaravanas de menos de 3,5 Tm. Apenas un 2%.



ESP y asistentes de frenado

En 2008, el RACE (Real Automóvil Club de España) realizó, junto con otros clubes automovilísticos europeos, un estudio sobre la seguridad de las furgonetas, tras el incremento de la siniestralidad de estos vehículos en 2006 (16% frente a una reducción general de 8%).

Según este trabajo, los choques por alcance y los derrapes son los 'escenarios' más frecuentes en la accidentalidad de estos vehículos. El RACE demandó que todas las furgonetas equiparan de serie ESP, sistemas de adaptación al frenado de urgencia y asistentes de mantenimiento de carril, ya que podrían reducirse el número de derrapes, con los que "comienzan habitualmente los accidentes de furgonetas".

El estudio también destacaba que tórax, piernas y pies presentaban un alto riesgo traumático, debido a las deformaciones del tablero de instrumentos, el espacio para los pies y los pedales.

que hubo 246 furgonetas implicadas.

CONCLUSIONES. Tras esta investigación, el INSIA, además de proponer un estudio en profundidad de 200 accidentes con furgonetas implicadas, destaca varias conclusiones interesantes.

- En primer lugar, que los accidentes de estos vehículos "se concentran en mayor medida de lunes a viernes", máxime en los accidentes mortales interurbanos.

- Es interesante señalar que estos accidentes "se reparten casi por igual" en zona urbana e interurbana. "No obstante, el incremento experimentado en 2006 y 2007 se ha centrado en mayor proporción en la zona interurbana", aun-

que, según Javier Páez, investigador del INSIA, en este ámbito "hay más accidentes leves". Además, ocurren "mayoritariamente en carretera convencional".

- Los accidentes más frecuentes son frontales, fronto-laterales y laterales.

- La mitad de las furgonetas implicadas en accidentes mortales in-

terurbanos "tienen una antigüedad inferior a 6 años".

- El 12% de las furgonetas implicadas en este tipo de accidente "presentan la ITV caducada".

- Aproximadamente "la mitad de los conductores de las furgonetas implicadas es responsable del accidente", siendo las principales causas de accidente la distracción, el exceso de

velocidad y la somnolencia, "aunque también tenemos un 4% de constatación evidente de alcoholemia", apuntó Javier Páez.

- Y un dato importante: casi la mitad (46%) de las furgonetas implicadas en accidentes mortales interurbanos "se desplazaban por motivos no laborales" y "sólo una cuarta parte se desplazaba por motivos de trabajo". ♦



Los accidentes de furgonetas se concentran de lunes a viernes.