

CAMPAÑA CONTROL Y VIGILANCIA “FURGONETAS”

(20 al 26 de noviembre de 2023)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Tabla de contenido

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 2 |
| 2 | CONTEXTUALIZACIÓN..... | 3 |
| 3 | FACTORES DE RIESGO | 5 |
| 3.1 | CARACTERÍSTICAS DE LAS FURGONETAS..... | 5 |
| 3.2 | USO DE FURGONETAS EN EL ÁMBITO LABORAL..... | 6 |
| 3.3 | CONDICIONES TÉCNICAS Y ANTIGÜEDAD | 7 |
| 3.4 | RIESGOS CONCURRENTES | 10 |
| 3.4.1 | <i>Límites de velocidad.....</i> | <i>11</i> |
| 3.4.2 | <i>Distancia de frenado.....</i> | <i>14</i> |
| 3.4.3 | <i>Vehículo como oficina.....</i> | <i>14</i> |
| 3.4.4 | <i>Altura del vehículo</i> | <i>14</i> |
| 3.4.5 | <i>Luces.....</i> | <i>15</i> |
| 3.4.6 | <i>Visibilidad.....</i> | <i>15</i> |
| 3.4.7 | <i>Centro de gravedad.....</i> | <i>16</i> |
| 3.4.8 | <i>Colocación de la carga.....</i> | <i>16</i> |
| 3.4.9 | <i>Condiciones laborales.....</i> | <i>16</i> |
| 4 | RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA | 17 |

1 INTRODUCCIÓN

La Dirección General de Tráfico ejecutará, desde el día 20 hasta el 26 de noviembre de 2023, una campaña especial de vigilancia y control de furgonetas, un tipo de vehículo que se conduce con el mismo permiso de conducción que un turismo, pero con características diferentes.

La siniestralidad de las furgonetas es objeto de preocupación en la agenda pública debido a múltiples factores, entre los que podemos considerar como influyentes un cambio cultural que asemeja la furgoneta a un turismo familiar y el uso de la furgoneta como herramienta de trabajo para muchos ciudadanos. El aumento del comercio electrónico cuyo transporte de mercancías se suele realizar en este tipo de vehículos incrementa su presencia en las vías, principalmente de carácter urbano.

Son vehículos cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, concebidos normalmente para el transporte de mercancías. Dichas características ofrecen a estos vehículos una enorme versatilidad de uso, motivo por el cual se ha convertido en una potente herramienta de trabajo. Motivo por el cual serán objeto de la presente campaña, prestando especial atención a las condiciones técnicas del vehículo y su carga, pero también a las causas concurrentes más habituales de la siniestralidad en las vías de circulación españolas, en particular, el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistemas seguros integrados que identifica el vehículo como un elemento básico de seguridad, pero también asigna, en relación al factor humano, un relevante papel al sector privado para programar y planificar las operaciones y prácticas de conducción adquiridas para controlar la fatiga del conductor, usar vías de tránsito de bajo riesgo, utilizar vehículos de menor riesgo y priorizar los mejores horarios para los desplazamientos en relación a los conductores durante la jornada de trabajo.

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Vision Zero" asume que determinados elementos de seguridad de los vehículos son esenciales para la seguridad vial, pero también prioriza el comportamiento seguro de las vías por parte de los conductores, especialmente, en relación al exceso de velocidad y al consumo de alcohol y drogas.

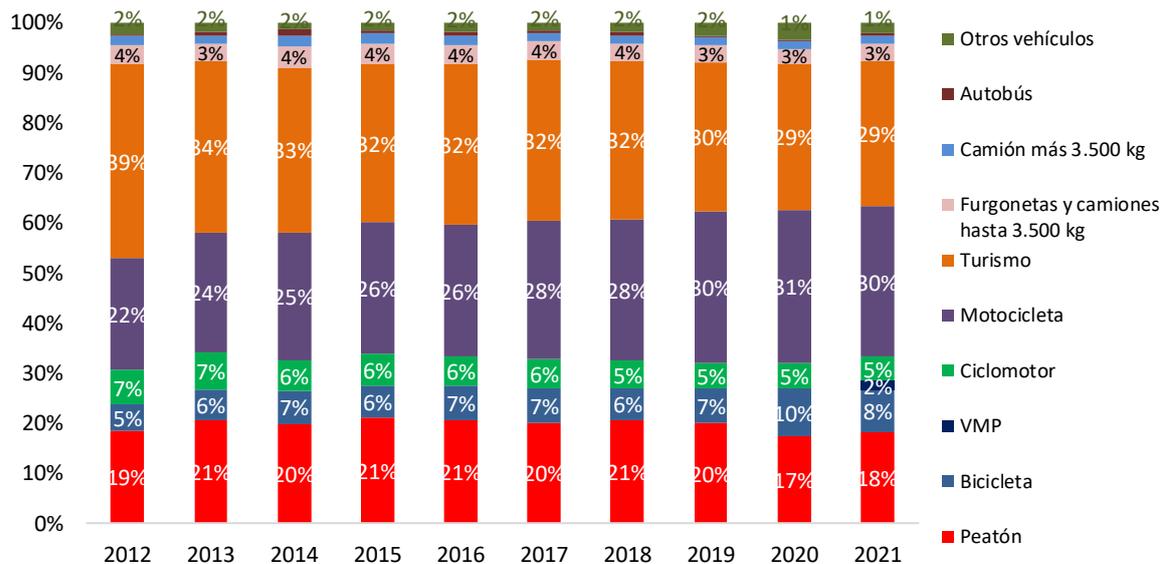
La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica Administraciones, empresas y organizaciones seguras, que presta especial atención a los siniestros laborales de tráfico, e identifica como una línea de intervención prioritaria la mejora de la prevención de los riesgos laborales del tráfico durante la jornada de trabajo y el tratamiento del siniestro de tráfico in itinere.

Por todo ello, la presente campaña de control y vigilancia es esencial para contribuir a reducir los comportamientos y actitudes que implican un mayor riesgo para la seguridad vial, en particular, de los trabajadores que conducen furgonetas durante la jornada laboral, así también de los particulares que utilizan dichos vehículos en sus desplazamientos.

2 CONTEXTUALIZACIÓN

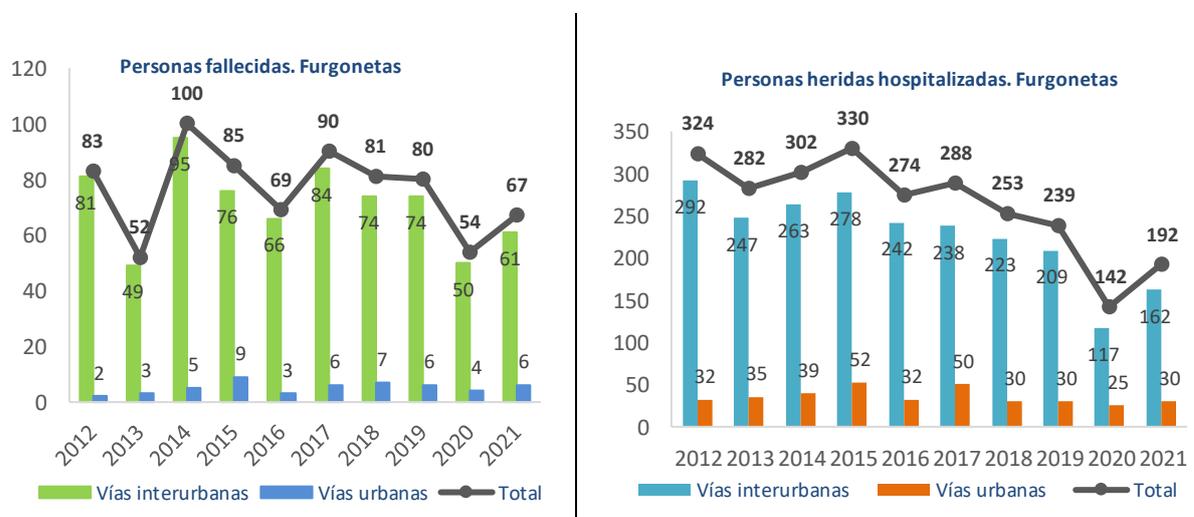
En el año 2021, fallecieron en nuestro país 1.533 personas en siniestros viales, de los cuales el 73% fueron en vías interurbanas y el 27% en vías urbanas, de las cuales 67 personas fallecieron en furgonetas: 4% del total de víctimas mortales ese año. Sin embargo, las furgonetas se ven implicadas en más de ocho mil siniestros, siendo un 10% del total de los siniestros viales del año.

Figura 1 Evolución de la distribución de personas fallecidas y personas heridas hospitalizadas por medio de transporte, 2012-2021. 1



La siniestralidad de las furgonetas destaca en el ámbito interurbano. El 91% de las personas fallecidas en siniestros en furgonetas durante el año 2021, y más del 84% de los heridos hospitalizados durante ese año sucedieron en este tipo de vías.

Figura 2 Evolución personas fallecidas y heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas, 2012-2021 2



¹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2021). Página 27.

² Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2021). Página 38.

De los 1.533 fallecidos en siniestros viales en 2021, el 4% (67) fueron ocupantes de furgonetas, y el 7% (103) fueron terceras personas implicadas en accidentes donde al menos hubo una furgoneta (2021)³

| | Siniestros viales | | Total personas fallecidas | | Personas ocupantes fallecidas | Personas fallecidas. Terceros | | | Personas ocupantes heridas hospitalizadas | | Personas ocupantes heridas no hospitalizadas | |
|-------------------|-------------------|-------------|---------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------|------------|---|-------------|--|-------------|
| | Nº | % | Nº | % | Nº | Nº | % | (*) | Nº | % | Nº | % |
| Vías interurbanas | 3.264 | 38% | 131 | 77% | 61 | 70 | 68% | 53% | 162 | 84% | 2.086 | 59% |
| Vías urbanas | 5.375 | 62% | 39 | 23% | 6 | 33 | 32% | | 30 | 16% | 1.451 | 41% |
| Total | 8.639 | 100% | 170 | 100% | 67 | 103 | 100% | 61% | 192 | 100% | 3.537 | 100% |

* % fallecidos terceros sobre el total de personas fallecidas en siniestros con al menos una furgoneta implicada

Las furgonetas representan el 7% del parque nacional de vehículos, con más de dos millones y medio de vehículos (2.569.109), de un total de más de treinta y seis millones de vehículos (36.534.364). Y representando un 7% del parque dichos vehículos, están involucradas en el 10% de los siniestros de tráfico en nuestro país durante el año 2021

Mensajes fuerza

- El ámbito interurbano de circulación de las furgonetas concentra el 91% de las personas fallecidas en siniestros de tráfico en furgonetas durante el año 2021.
- Las furgonetas representan el 7% del parque de vehículos, están involucradas en el 10% de los siniestros de tráfico en nuestro país durante el año 2021.

³ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2021). Página 38.

3 FACTORES DE RIESGO

3.1 Características de las furgonetas

Las furgonetas son un tipo de vehículo que se conduce con el mismo permiso de conducción que un turismo, pero con características diferentes. Por un lado, las furgonetas no son un turismo al uso, y tampoco responden a las características de un vehículo pesado como un camión. Por otro lado, conducir una furgoneta no es lo mismo que conducir un turismo, sus especificidades técnicas, su utilización y su dinámica hacen que su conducción y su siniestralidad sean diferentes.

Las furgonetas como automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería, como norma general, y con masa máxima autorizada igual o inferior a los 3.500 kg, ofrecen una enorme versatilidad de uso, motivo por el cual se ha convertido en una potente herramienta de trabajo, sin dejar de utilizarse por muchos particulares como un utilitario familiar. Y son muy habitualmente utilizadas para el transporte y reparto rápido de mercancías de menor peso a cortas distancias, utilizando tanto las vías urbanas, como las vías interurbanas.

El estilo de conducción de las furgonetas se aproxima más al de un turismo que al de un vehículo pesado de transporte de mercancías. Sin embargo, el peso total de estos vehículos puede ser dos y tres veces más elevado que el peso de un turismo, hecho que afecta a su conducción.

Además del peso, la correcta sujeción de la carga es vital en caso de accidente, tanto para la persona que ocasiona el accidente conductor de la furgoneta, como para el resto de los ocupantes de ese vehículo, así también para los ocupantes de otros posibles vehículos implicados.

Mensajes fuerza

- Conducir una furgoneta no es igual que conducir un turismo: los comportamientos dinámicos son muy diferente, sobre todo cuando la furgoneta circula cargada.
- La correcta sujeción de la carga es fundamental, cualquier desplazamiento de la carga cambia el comportamiento dinámico del vehículo por desplazamiento del centro de gravedad puede alterar la dirección del vehículo.

3.2 Uso de furgonetas en el ámbito laboral

El uso de las furgonetas como herramienta de trabajo aumenta la exposición al riesgo tanto por los elevados tiempos dedicados a la conducción, como por el número de kilómetros realizados, al utilizarse con mayor frecuencia en el reparto de pequeñas mercancías de escaso peso y volumen, y en el desplazamiento de profesionales que requieren moverse constantemente a lo largo de la jornada desplazando sus propias herramientas.

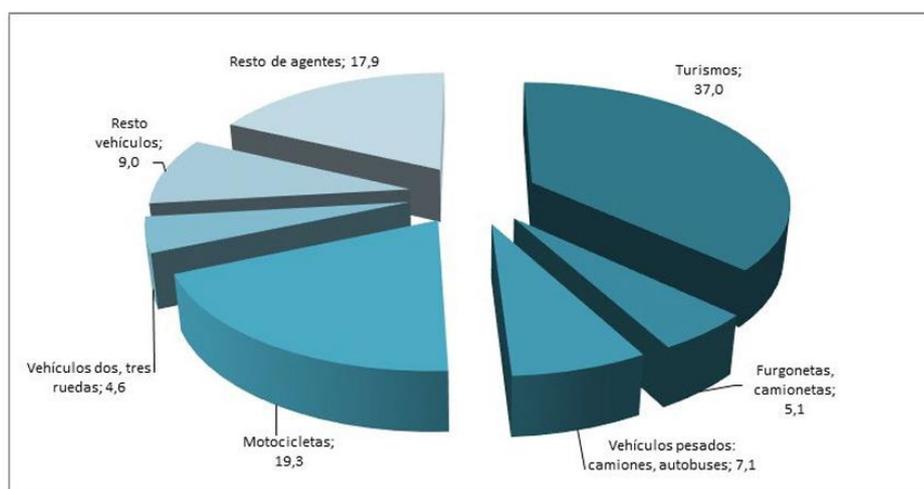
El Informe de accidentes laborales de tráfico realizado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo⁴ señala que durante 2021 fallecieron 216 trabajadores por dicho motivo en España, de los cuales el 46% (100 trabajadores) fallecieron en siniestros laborales de tráfico en jornada, siendo el transporte terrestre y por tubería, la división de actividad que más siniestros mortales en jornada notifica, un total de 44 víctimas mortales con un índice de incidencia 7,3 superior a la media⁵.

Una ocupación que más siniestros mortales laborales de tráfico en jornada registra son conductores y operadores de maquinaria móvil ascendiendo a 60 fallecidos; el 60% del total de fallecidos en jornada, y con una tasa de incidencia 4,3 superior a la media⁶.

Las actividades de postales y de correos, los servicios de comidas y bebidas, y el transporte terrestre y por tubería; son las actividades que mayor índice de incidencia de accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo se producen en nuestro país⁷.

Las furgonetas y camionetas estaban presentes en un 4,6% de los accidentes laborales de tráfico en jornada en el año 2021⁸.

Figura 3 Distribución porcentual de los agentes materiales asociados a la forma implicados en los ALT en jornadas de trabajo (2022)



Fuente: Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2022. MITES.

⁴ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2021. Página 7.

⁵ IDEM. Página 45.

⁶ IDEM. Página 27.

⁷ IDEM. Página 14.

⁸ IDEM. Página 15.

3.3 Condiciones técnicas y antigüedad

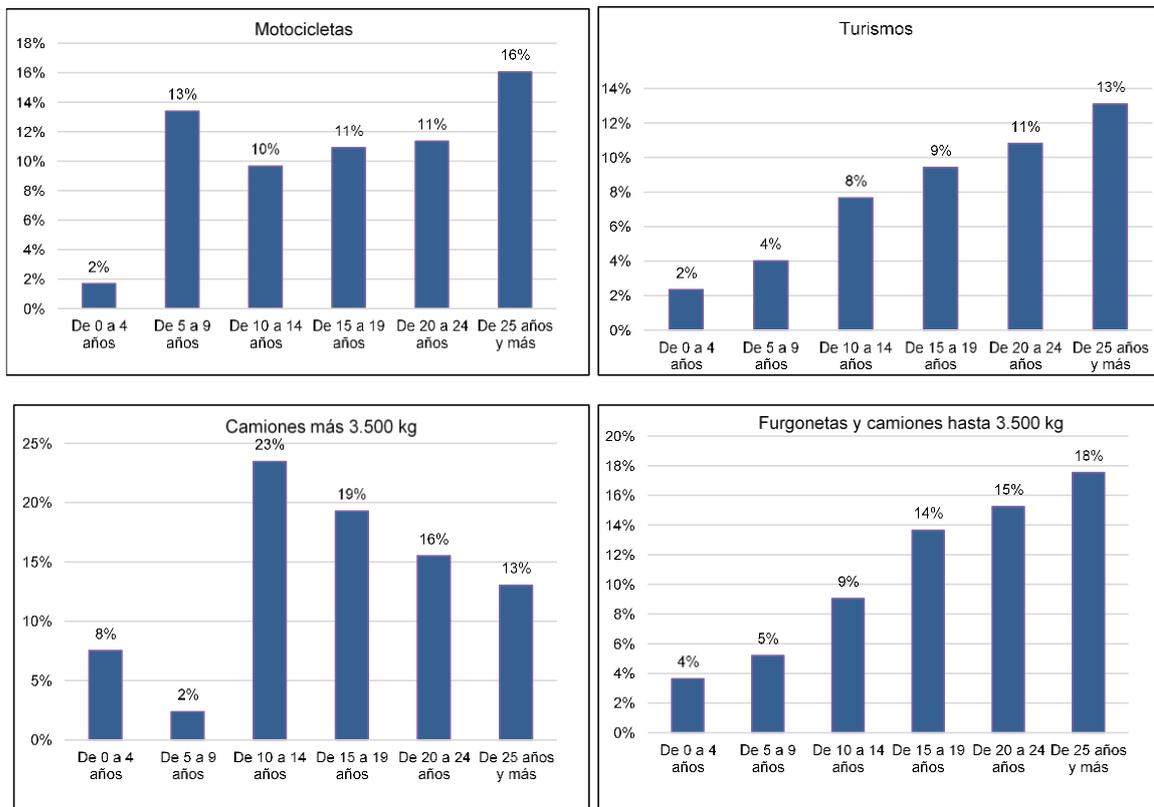
La antigüedad del parque de furgonetas y la ausencia de mantenimiento del vehículo considerado como incumplimiento de la obligación de pasar la inspección técnica, son dos factores de riesgo relevantes de la condición del vehículo en relación con la seguridad vial⁹.

Existe relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el accidente y el estado de su inspección técnica, tal y como puede observarse en la siguiente figura. En el caso de las motocicletas, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada pasa de un 2% entre los 0 y los 4 años, a un 10% a partir de los diez años. En los turismos, se pasa de un 4% entre los 5 y los 9 años, a un 9% a partir de los 15 años.

En las furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada oscila entre un 3% y un 21%. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 2% y un 23%.

Durante la última campaña de control y vigilancia de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2022, un treinta por ciento de los vehículos denunciados por los agentes de la Agrupación de tráfico de la Guardia civil fue por circular sin la inspección técnica de vehículos en regla.

Figura 4 Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2021.



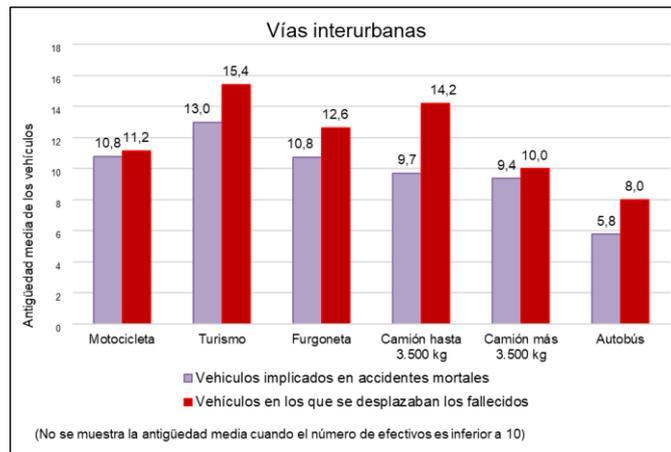
* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco. En cada segmento de edad, se indica entre paréntesis el número total de casos.

En las vías interurbanas en el año 2021, en el caso de turismos, furgonetas y camiones más 3.500 kg, la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales es inferior que la de los

⁹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la siniestralidad vial (España 2021), Pag. 44, <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Avance-de-las-cifras-de-siniestralidad-vial-2022.pdf>

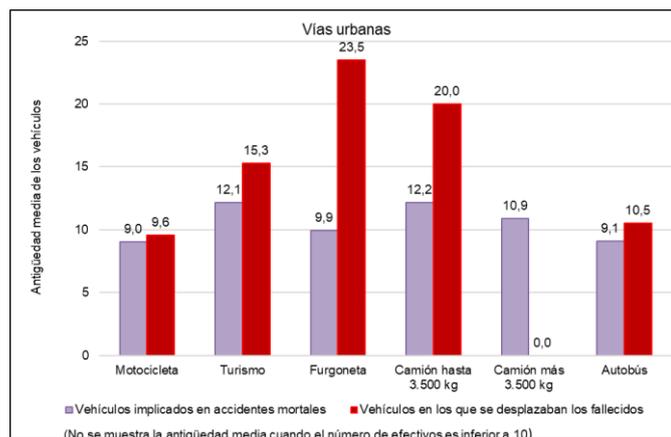
vehículos en los que viajaban las víctimas mortales. Para los turismos la antigüedad media fue 13,0 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales, y 15,4 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 10,8 y 12,6 respectivamente.

Figura 5 Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2021¹⁰



En las vías urbanas, en 2021, la antigüedad media de las furgonetas implicadas en accidentes mortales fue 9,9, magnitud muy inferior al considerar el vehículo en los que se desplazaban los fallecidos, en el presente caso, furgonetas, 23,5. Lo que demuestra que la mayor antigüedad de la furgoneta supone un mayor riesgo de siniestro fatal para su ocupante.

Figura 6 Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2021



Un informe de la Universidad Carlos III de Madrid para la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos concluye que los vehículos de mayor antigüedad presentan para todos los tipos de vehículos mayor número de defectos, por lo

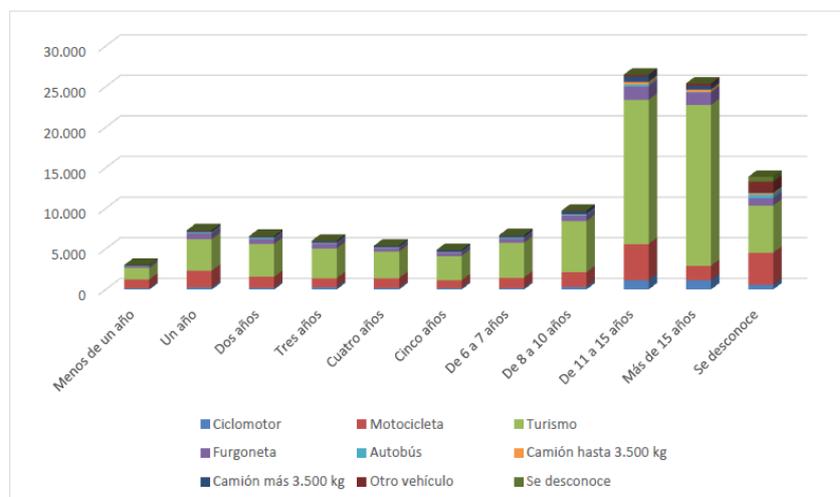
¹⁰ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la siniestralidad vial (España 2021), Pag. 42, <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Avance-de-las-cifras-de-siniestralidad-vial-2022.pdf>

que se puede afirmar que estadísticamente son vehículos más inseguros y menos respetuosos con el medio ambiente¹¹.

Así mismo, se observa una correlación clara entre la gravedad de los siniestros viales y la edad de los vehículos implicados. Una observación empírica demuestra que, entre el quinto y el sexto año, el número de siniestros viales graves (con víctimas mortales) relacionados con fallos técnicos aumenta de forma sustancial.

Según dicho estudio, los vehículos de cierta antigüedad muestran más defectología que los más modernos, los vehículos a partir de los 11 años se ven implicados en siniestros viales en un mayor porcentaje, creciendo éste de forma progresiva según aumenta su antigüedad.

Figura 7 Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros viales con víctimas según el tipo de vehículo.



Cuestiones relevantes por cuanto el parque de furgonetas con más de veinte años supera el 35% en nuestro país, siendo los problemas técnicos relacionados con neumáticos, dirección y frenos aquellos más habituales en los siniestros viales con víctimas.

En el caso de los vehículos de mercancías ligeros indicar que los defectos graves y muy graves se acumulan en los apartados 4 (Alumbrado y señalización), 8 (Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión) y 6 (Frenos).

Y existe también una relación entre la antigüedad del vehículo y la ausencia de seguimiento del mantenimiento técnico del vehículo como caducidad de la inspección técnica de obligado cumplimiento, lo que en relación a la antigüedad del parque de furgonetas se convierte en otro factor relevante.

En ese sentido, el mantenimiento preventivo de dichos vehículos es esencial para garantizar la seguridad vial, y la seguridad de los profesionales que utilizan intensivamente las furgonetas para su trabajo cotidiano.

En este sentido, el correcto estado de los neumáticos es de vital importancia. Los neumáticos constituyen el único y decisivo contacto con la carretera. Son los encargados de asegurar la adherencia en el empuje, en la frenada y en el deslizamiento lateral, la dirección del recorrido del vehículo deseada por el usuario y la amortiguación de las imperfecciones del pavimento.

¹¹ Gómez Amador et al (2022), Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos a la seguridad vial y al medioambiente. Universidad Carlos III de Madrid, Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos. <https://www.aeca-itv.com/asociacion-espanola-de-entidades-colaboradoras-itv/contribucion-itv-seguridad-vial-medio-ambiente-2022/>

Su adecuado mantenimiento y correcta utilización resultan fundamentales para lograr una mayor seguridad vial. Aproximadamente un 5% de los vehículos, más de un millón, circulan con defectos graves en las ruedas, principalmente por: llevar una profundidad del dibujo por debajo del mínimo legal de 1,6 mm., tener un desgaste irregular debido a una mala suspensión o una alineación incorrecta o por circular con una presión errónea.

Los vehículos relacionados con un uso más profesional presentan mayores índices de defectos en los neumáticos, como es el caso de las furgonetas.

Es imprescindible comprobar regularmente la profundidad del dibujo. Conviene recordar que el neumático tiene un testigo que indica el mínimo legal de 1'6 mm. También es conveniente revisar el desgaste desigual del neumático, sobre todo en los neumáticos delanteros.

La presión debe comprobarse regularmente todos los meses con el neumático en frío, sin olvidar la rueda de repuesto, así como revisar posibles fugas de aire por las válvulas. El tapón de la válvula constituye un elemento de estanqueidad, por lo que su uso es imprescindible.

Durante la última campaña de control y vigilancia de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2022, los agentes de la Agrupación de tráfico de la Guardia civil cursaron 205 denuncias por circular con los neumáticos en condiciones deficientes para la seguridad de la conducción del vehículo.



3.4 Riesgos concurrentes

Los factores de riesgo concurrentes son todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos, y la infraestructura, que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del siniestro vial o en el agravamiento de sus consecuencias. Un siniestro puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales.

Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Tres factores de riesgo concurrente aparecen significativamente en una parte importante de los siniestros viales fatales: distracciones al volante, presencia de alcohol y velocidad inadecuada.

El Informe Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2021) recoge la incidencia de dichos factores durante el último año en relación al número de siniestros viales y al número de siniestros viales mortales:

Tabla 1 Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2021. (Cataluña y País Vasco excluidos)

| Factor concurrente | Siniestros viales | | Siniestros mortales | |
|----------------------------------|-------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| | Casos | % sobre total siniestros | Casos | % sobre total siniestros |
| Conducción distraída o desatenta | 10.186 | 16% | 364 | 32% |
| Alcohol | 3.180 (de 21.683) | 15% | 254 (de 828) | 31% |
| Velocidad inadecuada | 5.034 | 8% | 254 | 22% |

Nota: El total de siniestros viales considerado es 63.508 y el total de siniestros mortales es 1.153. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 21.683 siniestros viales y una muestra de 828 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

En el caso de los siniestros de tráfico en vías interurbanas con víctimas con al menos una furgoneta implicada, datos de referencia del Informe Las Principales Cifras de la Siniestralidad de las Furgonetas (España 2018), los factores concurrentes más frecuentes son las distracciones al volante (30%), no mantener intervalo mínimo de seguridad (29%), no respetar las normas de prioridad (18%), mantener una velocidad inadecuada (13%), cansancio o sueño (9%) y el consumo de alcohol (7%)¹².

Las distracciones al volante, no mantener el intervalo mínimo de seguridad, y no respetar las normas de prioridad son tres factores concurrentes en la circulación de furgonetas que superaron la media respecto del resto de vehículos que sufrieron un siniestro con víctimas mortales.

Dicho informe mostró también para aquel año que existía un alto grado de incumplimiento de la obligación de uso del cinturón de seguridad, con un notable impacto sobre los fallecidos en el ámbito urbano: el 23% de los fallecidos usuarios de furgonetas en las vías interurbanas no utilizaban el cinturón de seguridad, en el caso de las vías urbanas se aproximó al 29% (2 de 7). En lo referente a heridos hospitalizados en vías interurbanas, no utilizaban cinturón el 13% y en las vías urbanas el 33%.

Las furgonetas son vehículos que por su tamaño y dimensiones no se conducen igual que un turismo, y existen aspectos en los que prestar especial atención.

3.4.1 Límites de velocidad

En la conducción de furgonetas es fundamental mantener una velocidad adecuada a las condiciones de la vía y del propio vehículo. La incorporación a una curva con una velocidad inadecuada puede provocar con mayor facilidad una salida de vía o un vuelco del vehículo, debido a que su mayor masa y su centro de gravedad más alto, hace que el vehículo tienda a moverse en línea recta. Las furgonetas, en consecuencia, tienen una adecuación de la velocidad a la vía muy diferente a la de los turismos.

En 2018 entró en vigor la modificación de los límites genéricos de velocidad para las carreteras convencionales. El Real Decreto 1514/2018, modificó el Reglamento General de Circulación, fijando un cuadro más simplificado de velocidades máximas en las vías de circulación.

Así, en las carreteras convencionales los límites de velocidad son 90 km/h para turismos, motos y autobuses y 80 km/h para el resto de vehículos; mientras que, en autovía y autopista hay tres límites

¹² Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las Principales Cifras de la Siniestralidad de las Furgonetas (España 2018). Página 41

diferentes: para turismos y motocicletas el límite es de 120 km/h), para camiones y furgonetas el límite es de 90 km/h) y para el resto de vehículos, incluidos autobuses, el límite es de 100 km/h).

El artículo 379 del Código Penal, establece que “el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

La Ley del Permiso por Puntos contempla la pérdida de entre 2 y 6 puntos por este tipo de infracción, dependiendo del exceso de velocidad cometido.

Tabla 2 Cuadro de sanciones y pérdida de puntos por infracciones por exceso de velocidad

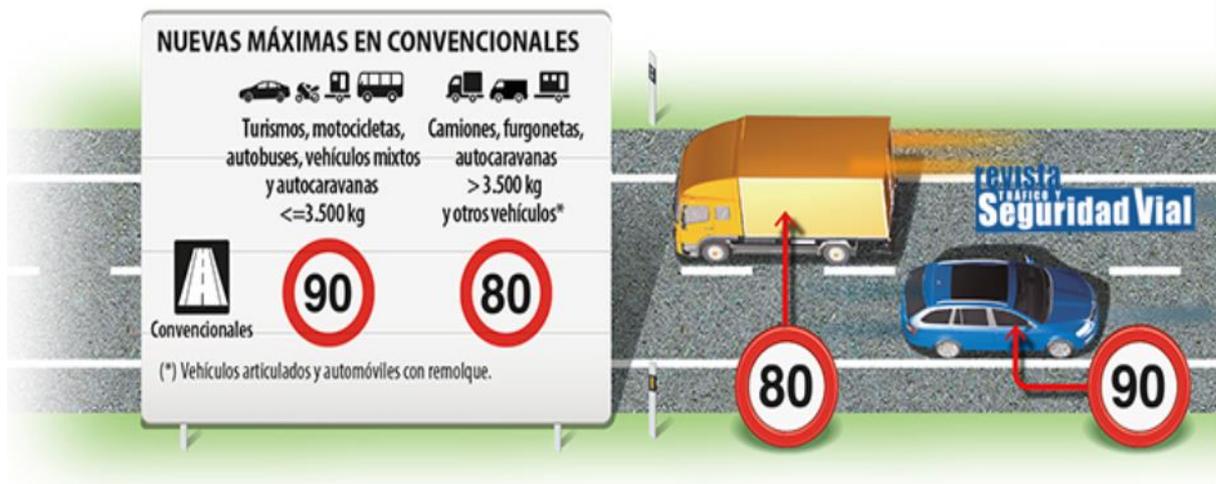
Sanciones por exceso de velocidad

| | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Multas |
|-------------------|------------|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|--------|
| Graves | Sin puntos | 21 40 | 31 50 | 41 60 | 51 70 | 61 90 | 71 100 | 81 110 | 91 120 | 101 130 | 111 140 | 121 150 | 100 € |
| | 2 puntos | 41 50 | 51 60 | 61 70 | 71 80 | 91 110 | 101 120 | 111 130 | 121 140 | 131 150 | 141 160 | 151 170 | 300 € |
| Graves con puntos | 4 puntos | 51 60 | 61 70 | 71 80 | 81 90 | 111 120 | 121 130 | 131 140 | 141 150 | 151 160 | 161 170 | 171 180 | 400 € |
| | 6 puntos | 61 70 | 71 80 | 81 90 | 91 100 | 121 130 | 131 140 | 141 150 | 151 160 | 161 170 | 171 180 | 181 190 | 500 € |
| Muy graves | 6 puntos | 71 <small>en adelante</small> | 81 <small>en adelante</small> | 91 <small>en adelante</small> | 101 <small>en adelante</small> | 131 <small>en adelante</small> | 141 <small>en adelante</small> | 151 <small>en adelante</small> | 161 <small>en adelante</small> | 171 <small>en adelante</small> | 181 <small>en adelante</small> | 191 <small>en adelante</small> | 600 € |

Como excepción, en vías convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos y motocicletas.

Otro de los objetivos de aquella modificación fue el tratamiento de los límites específicos de velocidad en las carreteras convencionales para los vehículos de transporte de personas y de mercancías, operando también una simplificación de los límites genéricos, de modo que se adecúan las limitaciones de dichos vehículos reduciendo el diferencial de velocidad respecto de los turismos.

Además, las autocaravanas tienen un límite de velocidad en función de su masa máxima autorizada y los automóviles con remolque, vehículos de transporte escolar y de personas menores de edad o vehículos de transporte de mercancías peligrosas seguirán teniendo que circular con un límite de velocidad inferior en 10 km/h a los citados anteriormente.



La reciente reforma normativa sobre los límites de velocidad en las vías urbanas y travesías aporta también un nuevo instrumento para reforzar la seguridad vial de los usuarios más vulnerables en el ámbito urbano.

En el año 2021 entró en vigor la última modificación del Reglamento de Circulación en relación a los límites de velocidad en las vías urbanas, que estableció las siguientes litaciones en el artículo 50:

- 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

| | | |
|---|--|---|
| <p>20 km/h</p> <p>EN VÍAS QUE DISPONGAN DE PLATAFORMA ÚNICA DE CALZADA Y ACERA</p> | <p>30 km/h</p> <p>EN VÍAS DE UN ÚNICO CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN</p> | <p>50 km/h</p> <p>EN VÍAS DE DOS O MÁS CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN</p> |
|---|--|---|

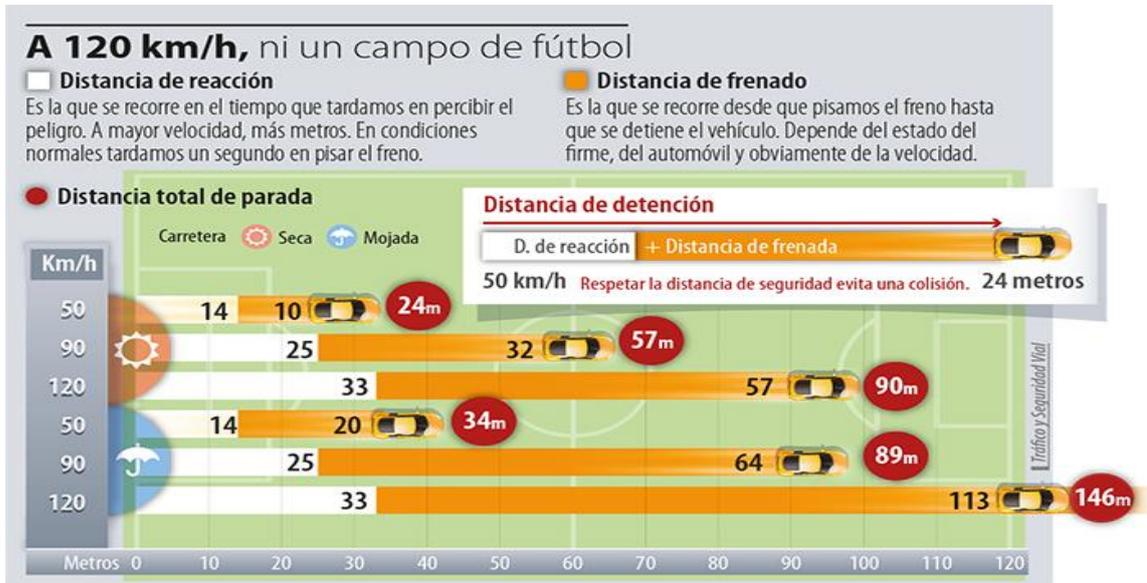
Se establece también que las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica

En 2022 desapareció la posibilidad que tenían turismos y motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad de carreteras convencionales cuando adelantaban a otros vehículos.

Durante la última campaña de control y vigilancia de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2022, los agentes de la Agrupación de tráfico de la Guardia civil cursaron 1464 denuncias por circular a una velocidad inadecuada para los límites de velocidad del tramo por el que circulaban, atentando contra la seguridad de la circulación del resto de usuarios.

3.4.2 Distancia de frenado

La mayor masa de este tipo de vehículo hace que sea necesario mantener una mayor distancia de seguridad. Se recomienda mantener una velocidad constante, y adaptar la velocidad a la carga de los vehículos. Si el vehículo está cargado la inercia en las curvas será mayor y la distancia de frenado aumentará, por lo que se debe aumentar la distancia de seguridad.



3.4.3 Vehículo como oficina

El hecho de que el vehículo sea frecuentemente utilizado como transporte de mercancías para un uso laboral puede producir distracciones durante la conducción.

Se recomienda planificar y gestionar el trabajo en parado, y no usar el teléfono, buscar direcciones, buscar documentación... mientras se está conduciendo. El artículo 76 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece que utilizar, sujetándolo con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros son una infracción grave que se castiga con una multa de 200 euros y pérdida de 6 puntos.

Se recomienda realizar una correcta planificación del trabajo de la jornada, evitando la sobrecarga de tareas, ni realizar otras tareas que puede influir negativamente sobre la capacidad psicofísica del conductor, y que puedan distraer de la atención requerida para conducir.

3.4.4 Altura del vehículo

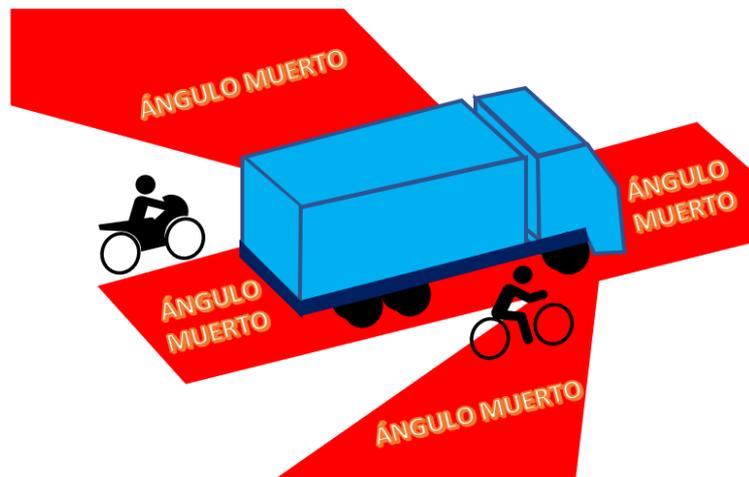
La altura del vehículo es un dato muy a tener en cuenta por parte del conductor de una furgoneta, además de estar muy pendiente de la información que pueda encontrarse sobre las mismas en pasos subterráneos, puentes, garajes, barreras...

3.4.5 Luces

Con el vehículo cargado, la luz de los faros tendrá otra altura que puede provocar deslumbramiento a otros vehículos, por lo que se recomienda reglar de nuevo su altura.

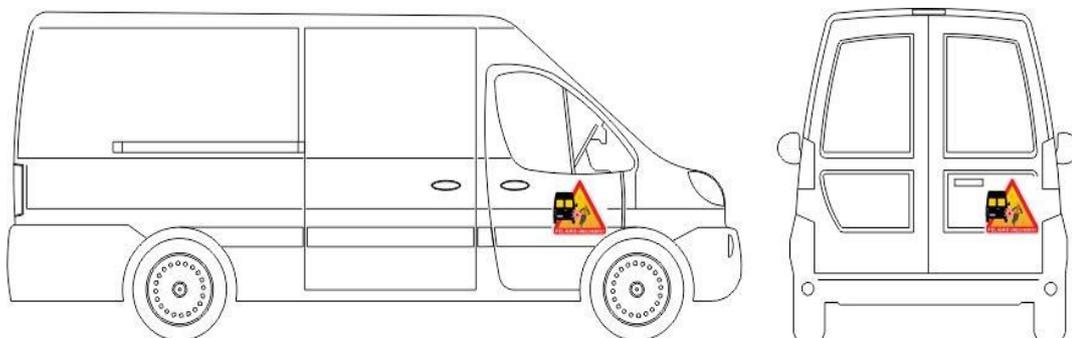
3.4.6 Visibilidad

Las grandes dimensiones de este tipo de vehículos hacen que el campo de visión se reduzca notablemente especialmente en lo que respecta en la visión trasera y ángulos muertos. Para ejecutar la marcha atrás primero debe ser advertida y luego ejecutarla con la mayor seguridad. Se debe tener especial cuidado en lugares próximos a pasos de peatones.



Del mismo modo se debe tener cuidado en maniobras de calles estrechas o al cambiar de carril durante la conducción, comprobando que no hay detrás ningún vehículo. Para advertir de los ángulos muertos existe a disposición del propietario unas indicaciones de señalización voluntaria de advertencia de peligro de "ángulos muertos"¹³.

En el caso de las furgonetas se colocarán un total de tres señales por vehículo. Serán dos señales laterales, una a cada lado del vehículo, situadas en el primer metro desde la parte delantera del vehículo, y una señal posterior en el lado derecho de la parte trasera. Todas ellas siempre a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.



¹³ [INSTRUCCIÓN VEH 21/05 Señalización voluntaria de advertencia de peligro de "ángulos muertos" en autocares, vehículos comerciales ligeros, camiones rígidos, tractocamiones y vehículos de transporte de residuos urbanos.](#)

3.4.7 Centro de gravedad

Las furgonetas tienen el centro de gravedad más alto que los turismos por su mayor altura, lo que las hace más inestables y más sensibles a los vientos laterales. De igual modo, por el mismo motivo el trazado de las curvas requiere especial atención por las inercias que se producen, en particular, con las cargas que se transportan.

3.4.8 Colocación de la carga.

Cada vehículo tiene una masa máxima autorizada que no se puede sobrepasar. El reparto de la carga dentro del vehículo es muy importante para que el vehículo responda correctamente ante frenadas y trazado de curvas. En caso de frenazo brusco, la carga se desplazará hacia la parte delantera acumulando una mayor energía cinética.

Se recomienda la distribución uniforme de la carga, siguiendo las recomendaciones de la DGT al respecto, colocando los objetos de mayor peso directamente sobre la plataforma y preferiblemente sobre los dos ejes, sujetándola para evitar desplazamientos.

3.4.9 Condiciones laborales.

La fatiga, el sueño y la somnolencia son también factores de riesgo que alteran la necesaria atención para conducir. Diversos estudios confirman que la somnolencia perjudica el rendimiento de la conducción y la aptitud para conducir, generando una mayor exposición a situaciones de riesgo. En una situación de sueño insuficiente se producen cambios neurocognitivos entre los que se incluye la somnolencia, humor alterado y un mayor riesgo de accidentes de tráfico ¹⁴.

La conducción puede verse alterada por la somnolencia debido a que produce efectos como el aumento en el tiempo de reacción ante imprevistos en la circulación, la aparición de micro sueños en los que no existe percepción sobre el tráfico, la alteración de los sentidos, movimientos más lentos y automatizados y menos precisos.

Se recomienda iniciar la jornada laboral con el descanso previo necesario para una conducción adecuada a la máxima seguridad en el desempeño de las labores, y guardando los descansos necesarios que permitan completar una jornada de conducción segura.

Mensajes fuerza:

- Distracciones, alcohol y velocidad son los factores concurrentes más habituales.
- Marcar un número de teléfono en un dispositivo móvil mientras se conduce podría multiplicar por 12 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.
- Las condiciones técnicas deficientes y la mayor antigüedad de los vehículos aumentan el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.

¹⁴ Somnolencia y conducción. Informe sobre el estado del arte (DGT, 2023) https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

- Aspectos a tener en cuenta en la conducción de una furgoneta son la velocidad, la distancia de frenado, la visibilidad, la altura del vehículo, las luces, el centro de gravedad y la colocación de la carga.

4 RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

La última campaña de control y vigilancia sobre furgonetas se ejecutó del 21 al 27 de noviembre del pasado año 2022. Durante aquella campaña se controlaron un total de 124.157 furgonetas, de las cuales 6.365 furgonetas fueron objeto de denuncia por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, por infringir algún precepto relacionado con la circulación del tráfico y/o con la seguridad vial, sobre el vehículo, sobre las condiciones de la carga o bien sobre el propio el conductor de la furgoneta.

Se tramitaron un total 6.884 denuncias sobre 6.365 furgonetas sancionadas, téngase en cuenta que un mismo vehículo y/o se conductor pueden ser objeto de varias denuncias, de las cuales destacan las 1.957 por circular con deficiencias en la inspección técnica y 1.464 por circular con exceso de velocidad poniendo en riesgo la seguridad del resto de usuarios de la vía.

En un segundo rango destacan las 365 denuncias por no utilización de los sistemas de retención de seguridad y las 302 denuncias por exceso de peso de la carga. Mencionar también que 123 furgonetas tuvieron que ser inmovilizadas por no reunir las condiciones mínimas para circular por las vías públicas. Durante la campaña se detectaron a 130 conductores de furgonetas conduciendo con presencia de alcohol o drogas en el organismo, 59 de ellos dieron positivo a alcohol y 71 a otros tipos de drogas.

Por su parte, 355 ayuntamientos participaron en la última campaña de control y vigilancia sobre furgonetas que se ejecutó del 21 al 27 de noviembre del pasado año 2022. Las policías locales participantes en la campaña realizaron 28.976 verificaciones sobre los vehículos objeto de control, de las cuales 2.099 verificaciones observaron incidencias objeto de sanción.