



Jornada Técnica

Furgonetas: la asignatura pendiente de la seguridad vial

- La DGT abre el debate y reúne a expertos y responsables del sector para analizar el papel de las furgonetas en la movilidad y plantear medidas específicas que mejoren su seguridad.
- Es un tipo de vehículo situado a medio camino entre los turismos y los camiones, cuyo parque ha aumentado en los últimos años impulsado por el auge de la logística y el reparto de mercancías.
- Los datos muestran un aumento de la siniestralidad en vías interurbanas, con 79 fallecidos y un incremento de los heridos hospitalizados, especialmente en colisiones y salidas de vía.
- Cerca del 40% del parque de furgonetas supera los 20 años y la media del parque circulante se sitúa en 12 años.
- Rafael Aguilera: “renovar la flota, con furgonetas que ya llevan incorporadas los asistentes de ayuda a la conducción y fomentar la formación y concienciación de los repartidores por parte de la empresa, no es solo una cuestión medioambiental, es, sobre todo, una cuestión de seguridad para todos”.
- Jose Carlos Espeso: “Si queremos reducir la siniestralidad, no basta con endurecer la normativa; necesitamos formación específica, más concienciación y una planificación logística adaptada a las nuevas realidades de la movilidad”.

12 de septiembre 2025.- La Dirección General de Tráfico (DGT) ha celebrado hoy una jornada monográfica dedicada a las furgonetas, un tipo de vehículo situado a medio camino entre los turismos y los camiones, cuyo parque ha aumentado en los últimos años impulsado por el auge de la logística y el reparto de mercancías.

El encuentro, que ha reunido a expertos y responsables del sector, tiene como objetivo abrir un debate que permita avanzar en la elaboración de un



plan específico para mejorar la seguridad vial de este colectivo, cada vez más presente en carreteras interurbanas y en las calles de las ciudades.

El director general de Tráfico, Pere Navarro ha sido el encargado de inaugurar la jornada poniendo de relieve que la furgoneta por sus propias características siempre ha estado en un “segundo plano” respecto a otros vehículos, principalmente por su definición y por la falta de una estrategia integral que si tienen otros vehículos. “Mientras los turismos y los camiones cuentan con permisos específicos, inspecciones técnicas precisas, acciones formativas concretas, así como planes de vigilancia y control propios, las furgonetas permanecen al margen de estas medidas, un hecho que nos lleva a abrir el debate y prestar más atención sobre un tipo de vehículo que ha crecido y que resulta esencial en gran parte de la actividad económica de nuestro país” ha señalado.

Las furgonetas son vehículos cuya masa máxima autorizada no es superior a 3.500 kilogramos, 4250 en caso de furgonetas eléctrica, concebidos normalmente para el transporte de pequeñas mercancías, pero que debido a la versatilidad de uso de la misma se ha convertido no solo en una importante herramienta de trabajo para pequeñas empresas y autónomos sino también para transportar a pequeños grupos de personas.

Uno de los motivos por el que las furgonetas se han convertido en una pieza clave de la distribución urbana de mercancías es porque para conducir las no se requiere un permiso especial ni están obligadas a llevar tacógrafo, lo que facilita su uso frente a otros vehículos de mayor tonelaje.

Alvaro Gómez, director del Observatorio de seguridad vial ha expuesto como la siniestralidad de las furgonetas repuntó con fuerza en 2024, especialmente en vías interurbanas, donde fallecieron 79 ocupantes, casi el doble que en 2023 y los heridos hospitalizados aumentaron de 138 a 190. También se incrementaron los siniestros mortales registrados en autopistas, autovías y en carreteras secundarias, con un notable peso de colisiones y salidas de vía.

En el ámbito urbano, los datos de 2024 registraron 6 fallecidos frente a los 4 del año anterior y una reducción en el número de heridos hospitalizados. Sin embargo, los siniestros continúan afectando de manera significativa a los usuarios más vulnerables, que concentraron cerca de la mitad de las víctimas.



Otro aspecto sensible es el consumo de alcohol, drogas o psicofármacos entre los conductores fallecidos. En 2024, el 41% de los conductores de furgoneta que perdieron la vida en carretera dieron positivo en las pruebas toxicológicas, un porcentaje que, aunque ligeramente inferior al del conjunto de conductores analizados (48%), evidencia un factor de riesgo añadido en la siniestralidad de este tipo de vehículos.

Asimismo, apuntó que la antigüedad media de los vehículos implicados sigue siendo elevada con casi 14 años, una edad que aumenta a los 16,7 años cuando son las furgonetas en que se desplazaban las personas fallecidas

Más allá de los datos generales de siniestralidad, hay otros indicadores complementarios. Los siniestros laborales de tráfico mortales en jornada de trabajo pasaron de 93 en 2023 a 96 en 2024, mientras que los registrados in itinere aumentaron de 140 a 150 en el mismo periodo.

Según los últimos informes completos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo, correspondientes a 2023, las furgonetas estuvieron implicadas en un 5,5% de los siniestros mortales durante la jornada laboral y en un 1,5% de los ocurridos en los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo.

Gómez finalizó su exposición con una reflexión “No se trata solo de números, sino de la combinación de un parque envejecido, largas jornadas de trabajo y un uso intensivo de los vehículos que hace que se incremente el riesgo en carretera”.

MOVILIDAD DE LAS FURGONETAS

A continuación, el subdirector de Movilidad y Tecnología de la DGT, Francisco Ruiz Boada, ha incidido en la movilidad de las furgonetas, recordando que el parque en España ha crecido con fuerza en la última década, con un aumento del 23% frente al 15% de los turismos, aunque como ha apuntado el Director del Observatorio presenta una clara señal de envejecimiento: cerca del 40% supera los 20 años y la media del parque circulante se sitúa en 12 años.

Además, ha indicado que el mercado se está orientando hacia vehículos de mayor capacidad, ya que desde 2007 las furgonetas de más de 1.000 kilos



de carga útil han crecido un 73%, mientras que las de menos de 500 kilos, que en 1984 representaban el 80% de las matriculaciones, apenas alcanzan hoy un 6%.

El uso intensivo del sector es otro factor clave: en 2023, las furgonetas representaron el 8,8% del tráfico total, con diferencias notables según antigüedad y servicio. Las más nuevas recorren una media de 28.000 kilómetros anuales, frente a los 10.000 de las más antiguas, y las dedicadas al transporte público de mercancías superan los 50.000 kilómetros.

A esta realidad se suma la expansión del renting y el alquiler, así como el peso creciente de la logística urbana impulsada por el comercio electrónico, que incrementa la densidad de tráfico y el potencial de siniestralidad en las ciudades. No obstante, el parque sigue teniendo un fuerte vínculo con la construcción y los servicios de mantenimiento, sectores en los que recorren entre 15.000 y 20.000 kilómetros al año.

En este contexto y con el objetivo de mejorar la seguridad de las furgonetas, la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han establecido un grupo de trabajo específico para el diseño de propuestas, recogidas en una instrucción publicada el pasado mes de agosto, centradas en cuatro aspectos principales: movilidad, siniestralidad, comunicación, y prevención y planificación operativa de las acciones. El objetivo de la instrucción es mejorar la seguridad asociada al uso profesional de furgonetas de reparto, especialmente en zonas urbanas y periurbanas, a través de actuaciones integradas.

El general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil Tomás García Gazapo ha sido el encargado de explicar el Plan Operativo de Vigilancia y Control de Furgonetas de Reparto, una estrategia integral cuyo objetivo es reforzar la seguridad vial a través de un enfoque preventivo, disuasorio, formativo y coordinado centrado en los principales factores de riesgo: excesos de velocidad, consumo de alcohol o drogas, estiba inadecuada, distracciones al volante y deficiencias técnicas en neumáticos, frenos o iluminación.

LOS PROTAGONISTAS

El tercer y último bloque lo han protagonizado el sector empresarial. En primer lugar, ha tomado la palabra Rafael Aguilera, director gerente de UNO



quien ha analizado cómo el auge del e-commerce ha transformado la movilidad urbana y la siniestralidad de las furgonetas en España.

Según Aguilera, desde la pandemia de Covid los envíos de comercio electrónico han aumentado de forma exponencial pero los indicadores de exposición al riesgo confirman que, en términos de mortalidad, las furgonetas presentan un riesgo relativamente bajo por kilómetro recorrido, situándose la tasa de fallecidos por cada 100 millones de vehículos-kilómetro (VEH-KM) en 0,014 en 2023, inferior a la de los turismos y motocicletas, lo que supone que a pesar de la mayor actividad, la siniestralidad por distancia recorrida es baja en comparación con otro tipo de vehículos.

No obstante, ha añadido, persisten factores de riesgo. La antigüedad media de las furgonetas implicadas en siniestros mortales es de 16,7 años, y hasta un 20% de los vehículos de más de 15 años circula con la ITV caducada. A ello se suma también, la no utilización del cinturón de seguridad, presente en un 24% de los fallecidos en vías interurbanas y un 34% en entornos urbanos

Aguilera ha finalizado exponiendo que parte de la solución, pasa por renovar la flota, con furgonetas que ya llevan incorporadas los asistentes de ayuda a la conducción y fomentar la formación y concienciación de los repartidores. “Renovar la flota no es solo una cuestión medioambiental, es, sobre todo, una cuestión de seguridad para todos”.

Asimismo, Jose Carlos Espeso, gerente de movilidad y DUM de AECOC (Asociación Empresarial de fabricantes y Distribuidores) destacó la complejidad operativa y normativa a la que se enfrentan las empresas y conductores, sobre todo en los entornos urbanos, cada vez más saturados, en los que conviven peatones, ciclistas y motoristas, lo que incrementa los riesgos.

También aludió a la falta de espacios logísticos adecuados, a la creciente presión de la inmediatez en las entregas y a cómo las zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras restricciones concentran las entregas en franjas horarias muy concretas, lo que genera una mayor saturación de vehículos en las calles. Además, la sustitución de vehículos pesados por furgonetas — se estima que alrededor del 20% de los camiones han sido reemplazados



por este tipo de vehículos— contribuye a aumentar la congestión y los riesgos en la vía pública.

Para finalizar resaltó la importancia de la colaboración entre las empresas, las autoridades y los propios conductores para implementar soluciones. “Si queremos reducir la siniestralidad, no basta con endurecer la normativa; necesitamos formación específica, más concienciación y una planificación logística adaptada a las nuevas realidades de la movilidad”