



Jornada Técnica

## Expertos nacionales y extranjeros debaten sobre el riesgo vial de las furgonetas

- La jornada forma parte del programa europeo PIN Talk y ha sido organizada por la Dirección General de Tráfico, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) y la Fundación MAPFRE.
- Las furgonetas representan el 7% del total del parque de vehículos, pero suponen el 13% de los fallecidos.
- Se han analizado buenas prácticas relacionadas con la seguridad de los vehículos, la formación o la distribución de mercancías.

12 de noviembre de 2019.- El director general de Tráfico, Pere Navarro ha inaugurado la Jornada "Riesgo vial de las furgonetas: conducir los últimos kilómetros de forma segura", una jornada organizada por la DGT en colaboración con la Fundación Mapfre y por el ETSC (European Transport Safety Council).

La cita ha congregado a un centenar de expertos, nacionales e internacionales, de la Administración, del mundo empresarial, de centros de investigación y de ONGs que han debatido sobre cómo mejorar la seguridad vial para los conductores de furgoneta y cómo el transporte de carga ligera impacta en la seguridad vial, sobre todo en las ciudades.

Pero Navarro, ha manifestado que *las furgonetas son un tipo de vehículo, que por sus propias características (su conducción no requiere un permiso de conducción especial, es un vehículo dedicado principalmente al ámbito laboral...) han sido los grandes olvidados de la seguridad vial. Pero es cierto, ha añadido, que en los últimos años ha aumentado su presencia en las carreteras, sobre todo en las ciudades donde se encargan de la entrega del producto en la última milla.*



En nuestro país hay 2,4 millones de furgonetas que representan el 7% del total del parque de vehículos, pero que suponen el 11% de los accidentes con víctimas, en los que se produjeron el 13% de los fallecidos. Desde 2012, las matriculaciones de furgonetas se han duplicado, pasando de las 54.700 que se produjeron en 2012 a las 128.300 que tuvieron lugar el año pasado.

Los accidentes con víctimas en las que están implicadas furgonetas es más elevado en las ciudades, pero donde mayor número de víctimas mortales se producen es en las vías interurbanas. Destaca además, que de los 10.844 accidentes con víctimas en los que estuvieron implicadas furgonetas, de las 234 personas fallecidas, 153 eran ocupantes de otros vehículos o peatones implicados en dichos accidentes.

Por su parte, Julio Domingo Soto, director general de la Fundación Mapfre ha recordado que en el último informe que realizó la Fundación en 2016 *"los conductores de furgonetas tienen un 60 por ciento más de riesgo de sufrir un siniestro que los conductores de turismos. Además, añadió que un conductor de furgoneta que tenga menos de 26 años tiene un riesgo de sufrir un siniestro con terceras partes implicadas que es un 72 por ciento superior al riesgo al que está expuesto un conductor mayor de 30 años"*.

Por último, Soto incidió en el riesgo que supone el uso de vehículos de movilidad personal para el reparto de pequeñas mercancías, actividad que supone un riesgo tanto para el conductor del VMP como para el resto de usuarios, llegando a generar problemas de convivencia.

Antonio Avenoso, director del ETSC, ha recordado que en 2018 fallecieron 25.000 personas en accidente de tráfico en la Unión Europea, una cifra que sigue descendiendo, pero que está muy lejos del objetivo de reducir en un 50% los fallecidos en el periodo 2010-2020. Concretamente en estos 8 años, la reducción media de víctimas mortales en la Unión Europea ha sido de un 21%.

En lo que a furgonetas se refiere, Avenoso ha señalado que 3.200 personas fallecieron en la Unión Europea en accidentes con furgonetas. Además, ha añadido que algunos factores que deben tenerse en cuenta son el crecimiento del comercio on-line que tiene como consecuencia un aumento de entregas a domicilio; el incremento de entregas nocturnas, sobre todo las



relacionadas con la restauración; las restricciones que muchos de estos vehículos están teniendo de acceso a los centros de las ciudades por temas medioambientales o la falta de regulación en la que se encuentran, en comparación con los camiones (permiso especial, límites máximos de velocidad, tiempos de conducción y descanso...).

El director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez, ha completado la radiografía de la siniestralidad de este tipo de vehículos, incidiendo en que la conducción distraída es el primer factor concurrente en los accidentes con víctimas en los que está implicada una furgoneta, que un 23% de los ocupantes fallecidos de estos vehículos en vías interurbanas no utilizaban el cinturón de seguridad en el momento del accidente o que en el 10% de las furgonetas implicadas en los accidentes mortales en vías interurbanas tenían la inspección técnica caducada.

Debido al crecimiento del comercio electrónico y por ende al reparto de mercancías, la jornada ha dedicado una de las mesas de debate a cómo mejorar la seguridad de los conductores de furgonetas.

Francisco Aranda, presidente de la Organización Empresarial de Logística y Transporte UNO ha destacado lo importante que es la formación y la prevención de riesgos laborales en la seguridad vial de los conductores de furgonetas. Además, ha presentado el Decálogo de UNO para la Distribución Urbana de Mercancías y el E-commerce.

William Garbutt, director de la empresa de transporte de agua y gas natural Ervia, de Irlanda, ha dado a conocer las principales políticas de su empresa en materia de seguridad vial de las furgonetas. Entre ellas, mantenimiento e inspecciones de los vehículos, equipamiento de seguridad de los vehículos (incluidos sistemas de medida de la velocidad), sujeción de la carga o formación de conductores.

La última parte de la Jornada se ha centrado en el impacto que tiene el transporte ligero de mercancías en la seguridad vial de las ciudades, donde todos los días miles de furgonetas entran a las ciudades para proveer de productos a otras empresas o a particulares.

Deirdre Sinnott, directora de Salud y Seguridad de Irlanda ha realizado un recorrido sobre los aspectos que afectan a la movilidad de las furgonetas y sus conductores destacando la imprescindible colaboración público-privada



para llegar a soluciones que reduzcan la siniestralidad vial de este tipo de vehículos.

Sinnott ha hecho mención al enfoque de sistema seguro para que tanto los empresarios como los trabajadores y responsables políticos adopten medidas concretas, como el rediseño de las ciudades creando infraestructuras amigables para las furgonetas, la creación de los puntos de recogida de paquetes en las ciudades o una mejor equipamiento de sistemas de ayuda a la conducción en las flotas de furgonetas.

El punto de vista más local, lo ha aportado Juan Azcárate, representante del área de Medioambiental y de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid quien ha puesto en valor, la importancia de los datos para la posterior toma de decisiones. Azcárate ha mostrado datos recogidos por el Ayuntamiento de la capital, referidos a entradas y salidas de vehículos ligeros y pesados en Madrid Central de enero a junio de este año.

También ha dado a conocer ejemplos de buenas prácticas de empresas que se dedican a la distribución de mercancías por la ciudad y ha reclamado que la distribución de mercancías sea incluida en los planes de movilidad y en las ordenanzas municipales, *"ya que las calles son lugares de tránsito, pero también de trabajo"* ha señalado.

La jornada ha sido clausurada por Pere Navarro quien ha concluido agradeciendo a los ponentes y asistentes las intervenciones realizadas, el debate que se ha generado y llamando la atención, de que estamos ante un sector, como es el de la logística y la distribución, que genera el 5,5% del PIB y al que tenemos que atender e incluir en los planes de movilidad, si queremos que nuestras ciudades sean seguras, competitivas y atraigan talento e inversiones.