

CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL “FURGONETAS”

(24 al 30 de noviembre de 2025)

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>	11
3.4.2	<i>Distancia de frenado.....</i>	14
3.4.3	<i>Vehículo como oficina.....</i>	14
3.4.4	<i>Altura del vehículo</i>	14
3.4.5	<i>Luces</i>	14
3.4.6	<i>Visibilidad</i>	15
3.4.7	<i>Centro de gravedad</i>	15
3.4.8	<i>Colocación de la carga.....</i>	16
3.4.9	<i>Condiciones laborales.....</i>	16
4	RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA	17

1 INTRODUCCIÓN

La Dirección General de Tráfico ejecutará, desde el día 24 hasta el 30 de noviembre de 2025, 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 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 2021-2030¹ 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 2021-2030²: 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 2030³ 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 vigilancia y control 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.

¹ Naciones Unidas: Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

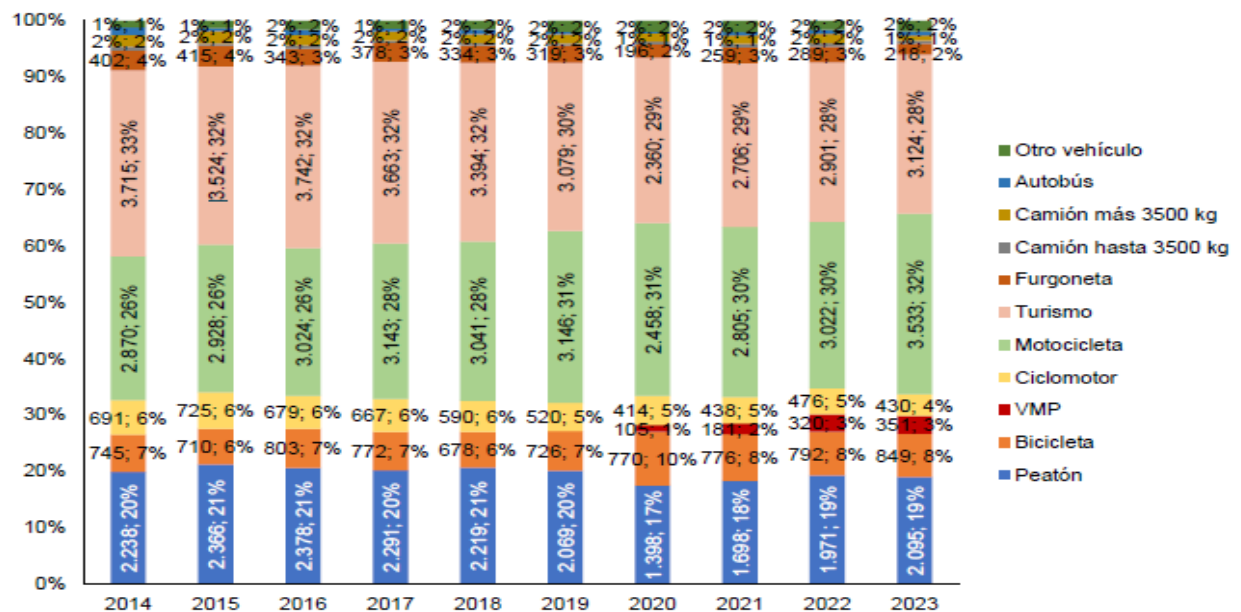
² Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). https://www.dgt.es/export/sites/sv2030/galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030.pdf

³ La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. https://www.dgt.es/export/sites/sv2030/galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030.pdf

2 CONTEXTUALIZACIÓN

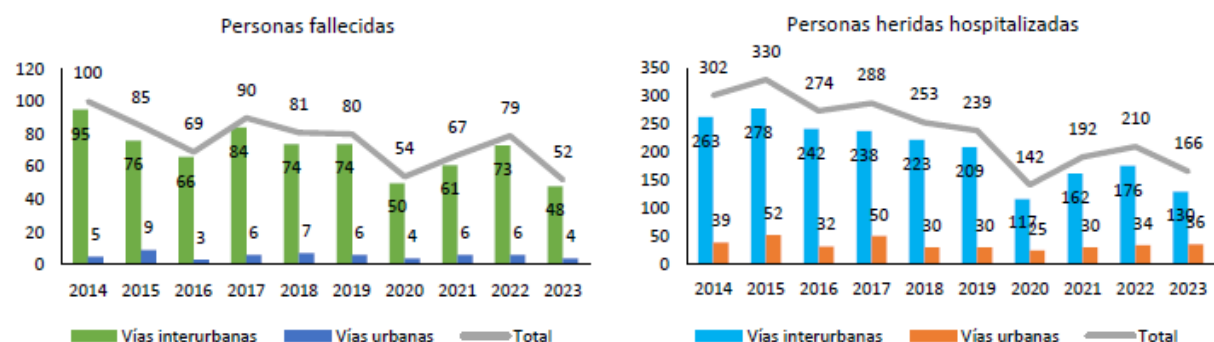
Un total de 52 personas usuarias de furgonetas fallecieron en 2023, disminuyendo en 28 personas respecto a 2019. De ellas, la mayoría se registraron en vías interurbanas con 48 (92% del total). En cuanto a las personas heridas hospitalizadas el total fue de 166, concentrando el 78% de estas en vías interurbanas. Se observa una disminución de personas heridas hospitalizadas del 31% respecto a 2019, principalmente en vías interurbanas, con una reducción del 38%. En cuanto a las personas heridas no hospitalizadas (3.866), el 59% de ellas se localizaron en vías interurbanas.

Figura 1 Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023.⁴



Las personas usuarias de furgonetas registraron un total de 9.550 siniestros viales, el 63% de ellos en vías urbanas.

Figura 2 Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023⁵



⁴ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2023). Página 31. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

⁵ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2023). Página 41. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

Las personas usuarias de furgonetas registraron un total de 9.550 siniestros viales, el 63% de ellos en vías urbanas.

Figura 3 Siniestros Viales con furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2023 ⁶

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.536	37%	48	92%	130	78%	2.293	59%
Vías urbanas	6.014	63%	4	8%	36	22%	1.573	41%
Total	9.550	100%	52	100%	166	100%	3.866	100%

Las furgonetas y los camiones representan el 14% del parque nacional de vehículos, con más de cinco millones de vehículos (5.148.231).

Mensajes fuerza

- El ámbito interurbano de circulación de las furgonetas concentra el 92% de las personas fallecidas en siniestros de tráfico en furgonetas durante el año 2023.
- Las furgonetas y los camiones representan el 14% del parque de vehículos.

⁶ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2023). Página 41.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

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

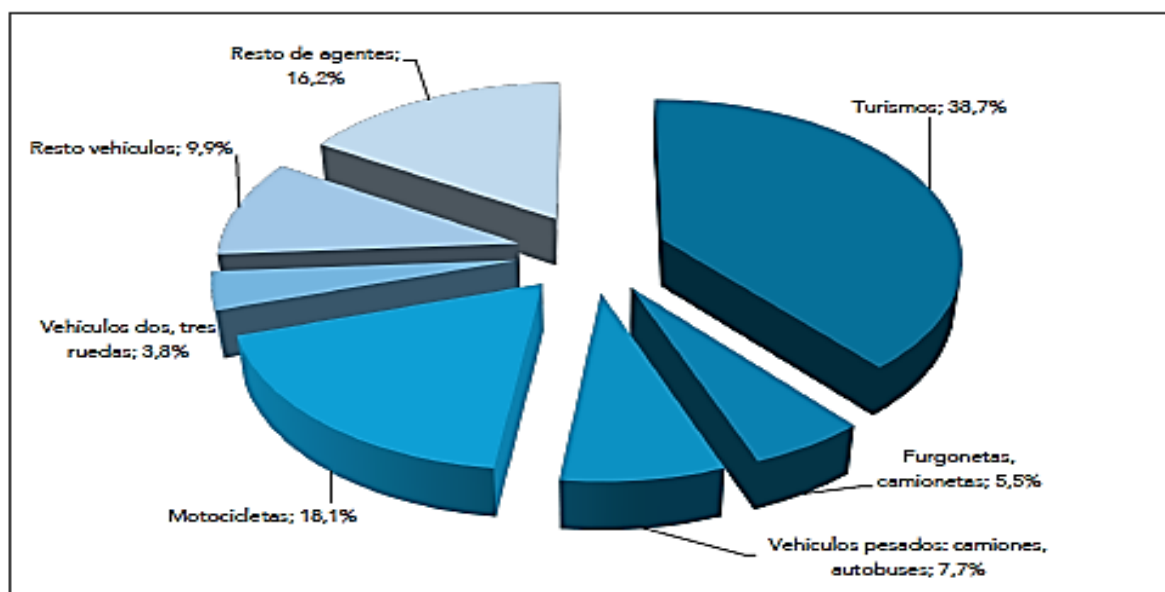
El uso de las furgonetas como herramienta de trabajo aumenta la exposición al riesgo tanto por los elevados tiempos dedicados a la conducción, como por el número de kilómetros realizados, al utilizarse con mayor frecuencia en el reparto de pequeñas mercancías de escaso peso y volumen, y en el desplazamiento 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 Trabajo⁷ señala que durante 2023 fallecieron 226 trabajadores por dicho motivo en España, de los cuales el 41,15% (93 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 43 víctimas mortales con un índice de incidencia 6,7 superior a la media⁸.

Una ocupación que más siniestros mortales laborales de tráfico en jornada registra son conductores y operadores de maquinaria móvil ascendiendo a 56 fallecidos; el 60,2 % del total de fallecidos en jornada, y con una tasa de incidencia 5,4 superior a la media⁹.

Las actividades de postales y de correos, el transporte terrestre y por tubería y los servicios de comidas y bebidas; son las actividades que mayor índice de incidencia de accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo se producen en nuestro país¹⁰. Las furgonetas y camionetas estaban presentes en un 5,5 % de los accidentes laborales de tráfico en jornada en el año 2023¹¹.

Figura 3 Distribución porcentual de los agentes materiales asociados a la forma implicados en los ALT en jornadas de trabajo (2023)



⁷ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2023. Página 7. <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Informe+de+accidentes+laborales+de+tráfico+2023.pdf>

⁸ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2023. Página 47. <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Informe+de+accidentes+laborales+de+tráfico+2023.pdf>

⁹ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2023. Página 29. <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Informe+de+accidentes+laborales+de+tráfico+2023.pdf>

¹⁰ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2023. Página 15. <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Informe+de+accidentes+laborales+de+tráfico+2023.pdf>

¹¹ Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo 2023. Página 15. <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Informe+de+accidentes+laborales+de+tráfico+2023.pdf>

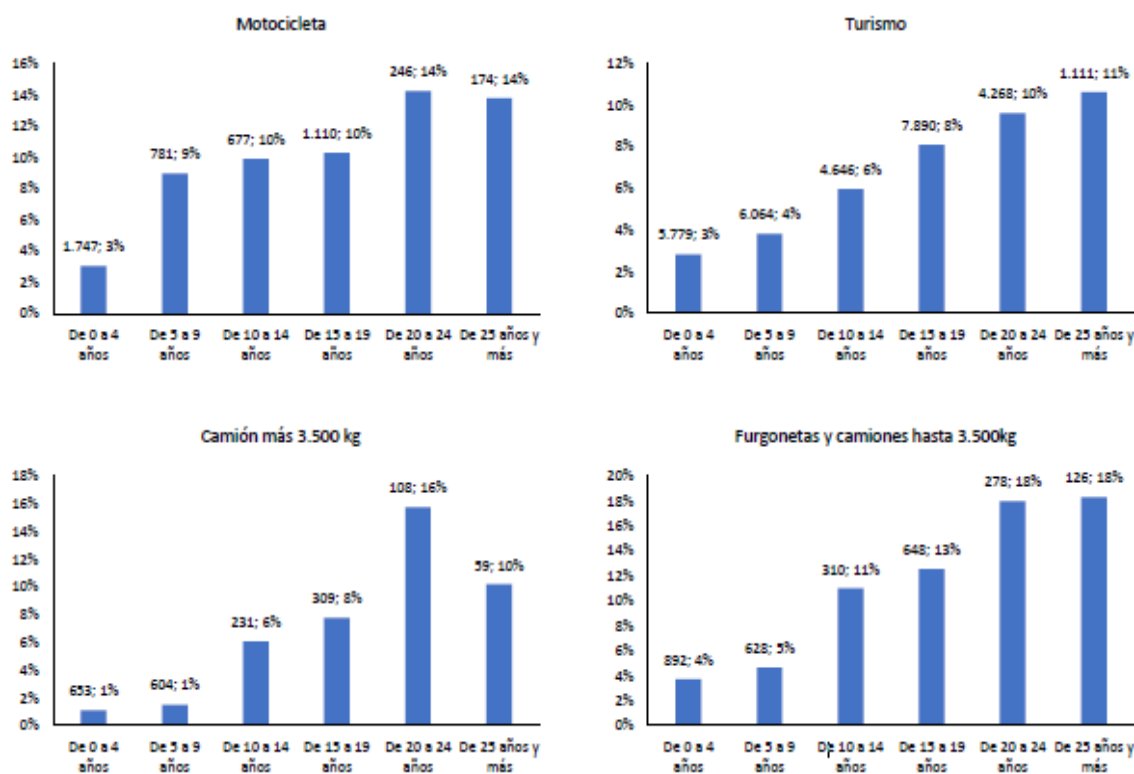
3.3 Condiciones técnicas y antigüedad

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 vial.

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 3% entre los 0 y los 4 años, a un 10% a partir de los diez años. En los turismos, se pasa de un 2% entre los 0 y los 4 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 5% para el caso 5 a 9 años y un 20% para los de más de 15 años. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 2% (5-9 años) y un 7% (más de 15 años).¹²

Durante la última campaña de vigilancia y control de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2023, un 28,3 % 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 siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. *. España, 2023.

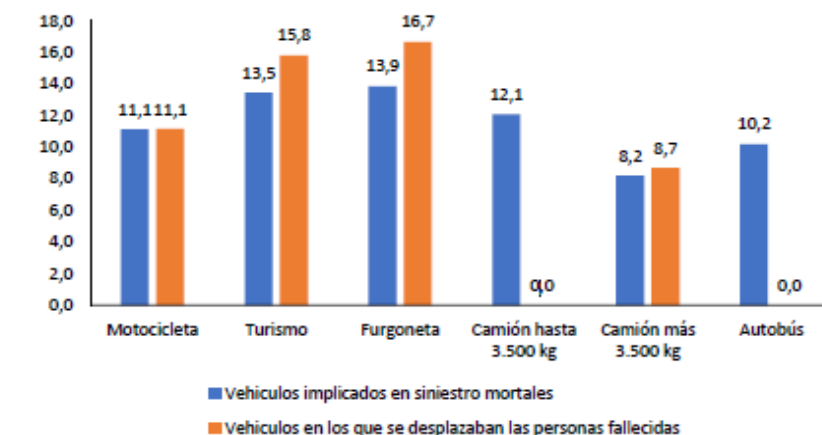


* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco. En cada segmento de edad, se indica entre paréntesis el número total de casos.

En las vías interurbanas en el año 2023, 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 vehículos en los que viajaban las víctimas mortales. Para los turismos la antigüedad media fue 13,5 en todos los vehículos implicados en siniestros mortales, y 15,8 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las personas fallecidas; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 13,9 y 16,7 respectivamente.

¹² Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2023). Página 54.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

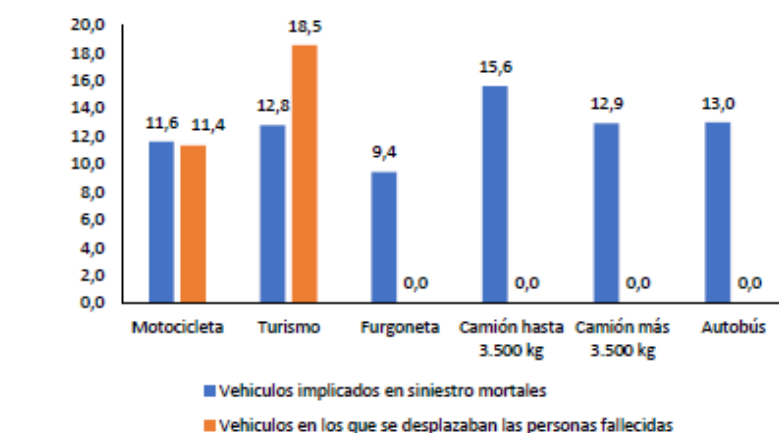
Figura 5 Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2023¹³



(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

En las vías urbanas, en 2023, la antigüedad media de las furgonetas implicadas en siniestros mortales fue 9,4.

Figura 6 Edad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2023



(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

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 que se puede afirmar que estadísticamente son vehículos más inseguros y menos respetuosos con el medio ambiente¹⁴.

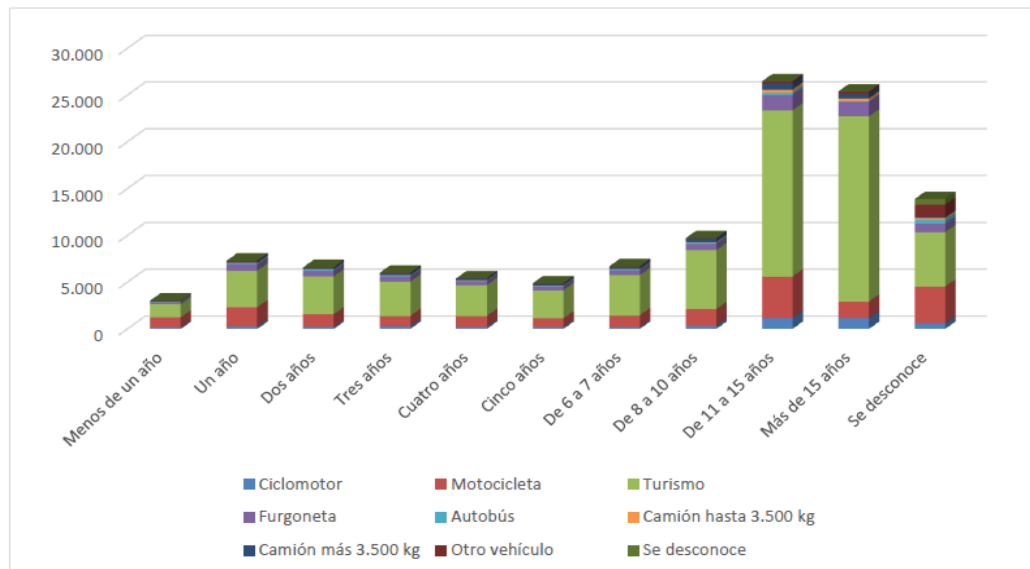
¹³ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Las principales cifras de la Siniestralidad Vial (España 2023). Página 53.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

¹⁴ 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/>

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.

Además, 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. 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 vigilancia y control de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2023, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cursaron 325 denuncias por circular con los neumáticos en condiciones deficientes para la seguridad de la conducción del vehículo.



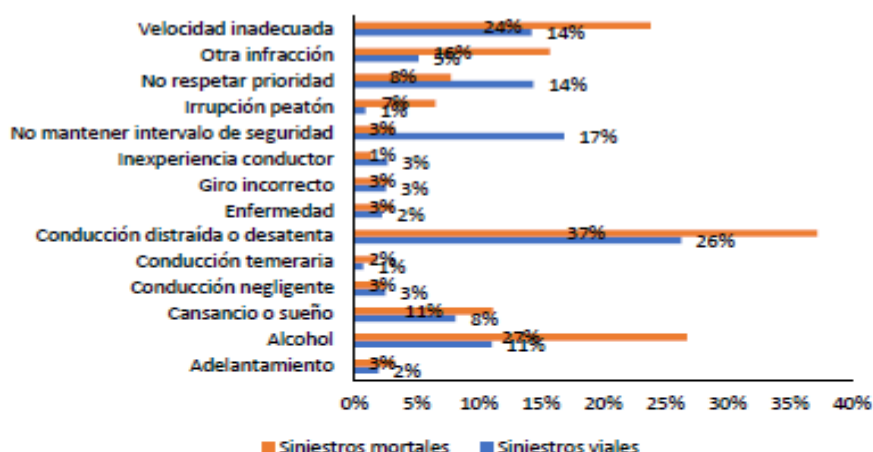
3.4 Riesgos concurrentes

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 2023) 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 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos)



Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.249 y el total de siniestros mortales es 1.359. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 28.120 siniestros viales y una muestra de 941 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.*

Se establece un plan para reducir la siniestralidad asociada al uso profesional de furgonetas de reparto, especialmente en zonas urbanas y periurbanas, a través de acciones integradas de sensibilización, control operativo y coordinación logística. Dentro de dicho plan se recogen datos del año 2024, donde se han registrado un total de 68 siniestros mortales con furgonetas implicadas con 79 personas fallecidas y 190 personas heridas hospitalizadas, sólo entre sus ocupantes. Cabe destacar que, de los 68 siniestros mortales, el 13% (9) fueron siniestros con múltiples personas fallecidas. Según el tipo de vía, del total de personas fallecidas, el 23% (18) se registraron en autopistas y autovías, frente al 77% (61) que se concentraron en el resto de vías interurbanas; y según el tipo de siniestro, la salida de vía sigue siendo el más recurrente representando el 35% (28) del total. ¹⁵

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

¹⁵ Instrucción MOV 2025/11: Plan Especial de Inspección, Vigilancia y Control de furgonetas de reparto. Página 4 <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/2025/report MOV 2025-11.cleaned.pdf>

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.

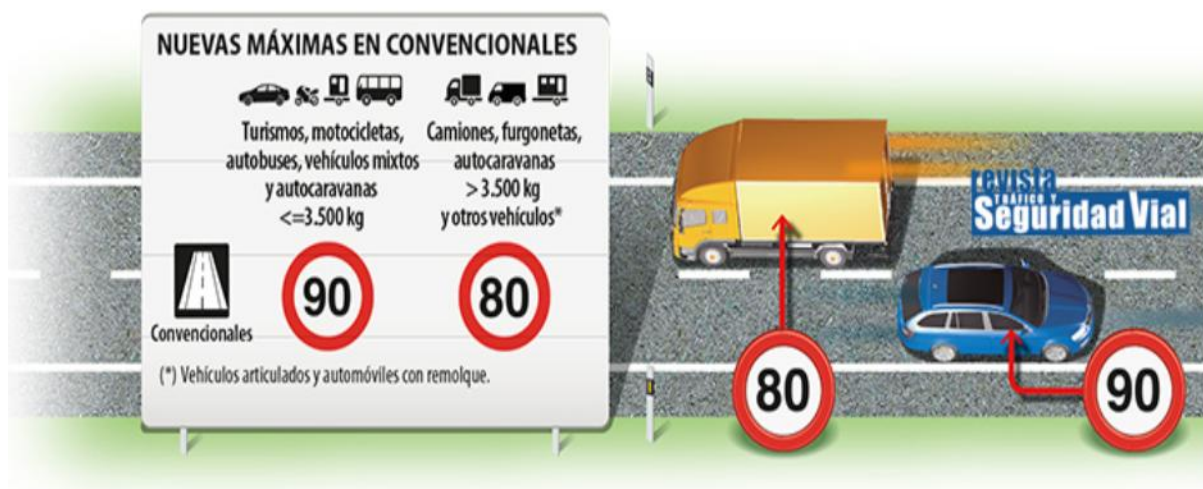
Tabla 2 Cuadro de sanciones y pérdida de puntos por infracciones por exceso de velocidad

Sanciones por exceso de velocidad													
		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	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 en adelante	81 en adelante	91 en adelante	101 en adelante	131 en adelante	141 en adelante	151 en adelante	161 en adelante	171 en adelante	181 en adelante	191 en adelante	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 limitaciones 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.

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

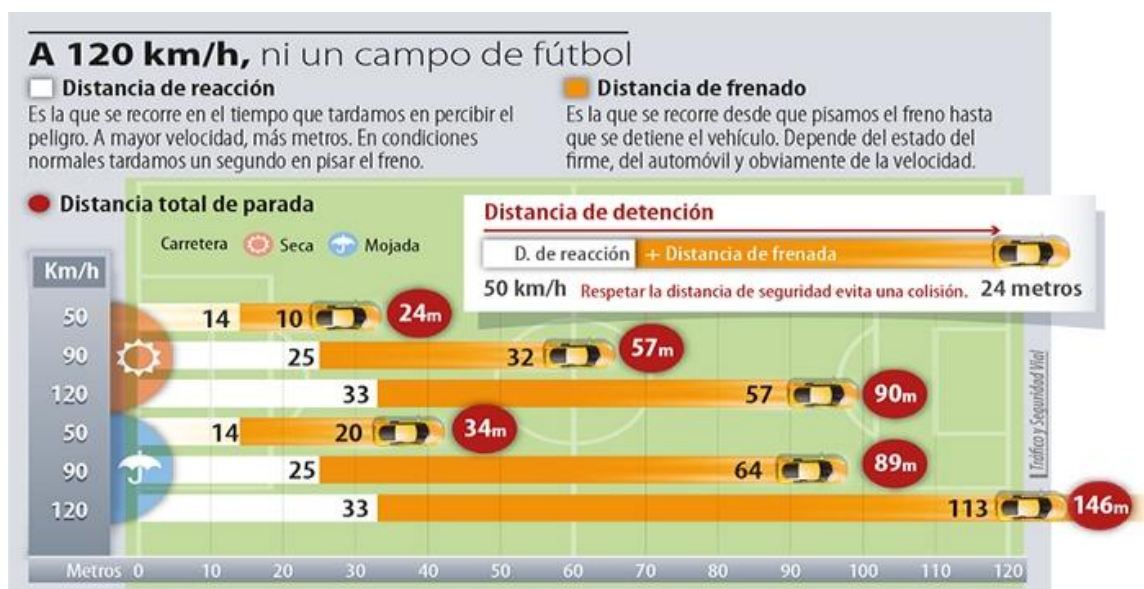
Se establece también que las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad Municipal. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización 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 vigilancia y control de la circulación con atención a las furgonetas en noviembre de 2023, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cursaron 1852 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

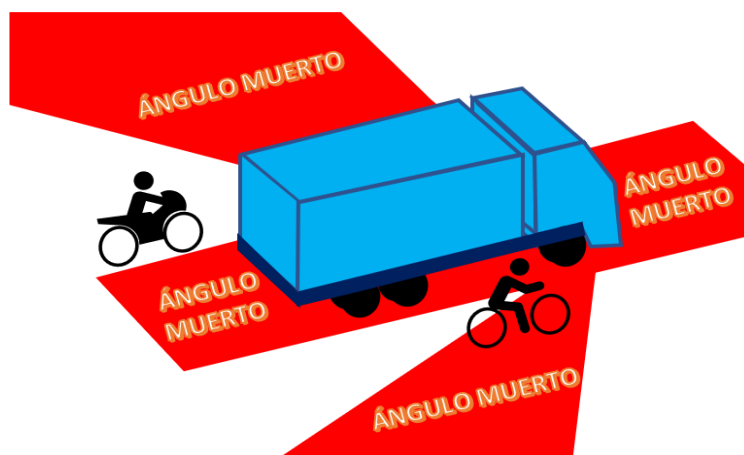
La altura del vehículo es un dato muy a tener en cuenta por parte del conductor de una furgoneta, además de estar muy pendiente de la información que pueda encontrarse sobre las mismas en pasos subterráneos, puentes, garajes, barreras...

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.

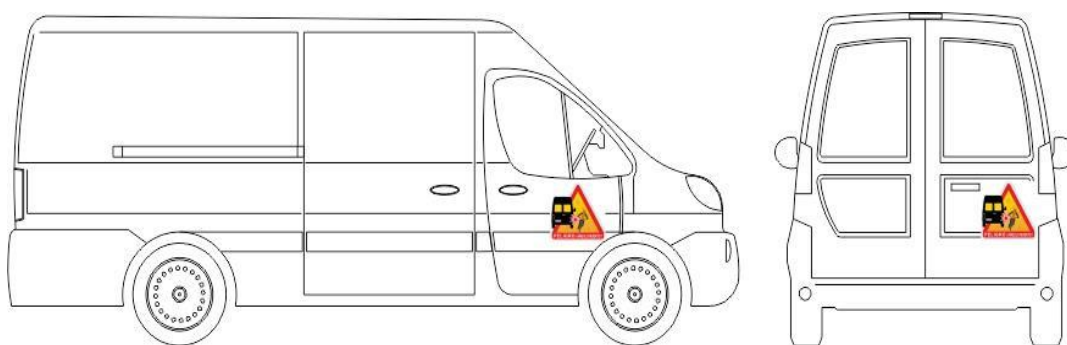
3.4.6 Visibilidad

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”¹⁶.

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.



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.

¹⁶ [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.](#)

3.4.8 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 ¹⁷.

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.
- 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.

¹⁷ 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

4 RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

La última campaña de vigilancia y control sobre furgonetas se ejecutó del 20 al 26 de noviembre del año 2023. Durante aquella campaña se controlaron un total de 137.143 furgonetas, de las cuales 8.319 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 9.039 denuncias sobre 8.319 furgonetas sancionadas, téngase en cuenta que un mismo vehículo y/o se conductor pueden ser objeto de varias denuncias, de las cuales destacan las 2.354 por circular con deficiencias en la inspección técnica y 1.852 por circular con exceso de velocidad poniendo en riesgo la seguridad del resto de usuarios de la vía.

En un segundo rango destacan las 492 denuncias por no utilización de los sistemas de retención de seguridad y las 451 denuncias por exceso de peso de la carga. Mencionar también que 218 furgonetas tuvieron que ser inmovilizadas por no reunir las condiciones mínimas para circular por las vías públicas. Durante la campaña se detectaron a 371 conductores de furgonetas conduciendo con presencia de alcohol o drogas en el organismo, 121 de ellos dieron positivo en alcohol y 250 a otros tipos de drogas.

Por su parte, 364 ayuntamientos participaron en la última campaña de vigilancia y control sobre furgonetas que se ejecutó del 20 al 26 de noviembre del año 2023. Las policías locales participantes en la campaña realizaron 31.948 verificaciones sobre los vehículos objeto de control, de las cuales 2.511 verificaciones observaron incidencias objeto de sanción.