



**Asunto:** Plan Especial de Inspección, Vigilancia y Control de furgonetas de reparto

MOV

## INSTRUCCIÓN MOV 2025/11

### 1. INTRODUCCIÓN

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre establece cuales son las competencias que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) ejerce en materia de seguridad vial.

Entre estas competencias se encuentran la regulación, ordenación y gestión, así como la vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local.

En cuanto a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante), la LSV dispone que será la encargada de actuar en el ejercicio de las competencias de regulación, ordenación, gestión de tráfico, así como vigilancia y disciplina de tráfico que, a estos efectos, dependerá específicamente de la DGT.

Todos los años se establece una instrucción para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por parte de la ATGC que incluye campañas específicas para vehículos comerciales. La Instrucción MOV 2024/22 constituye la última referencia vigente de lo indicado y aplicable al año 2025

Además, está la Instrucción MOV 2024/1 de planificación de controles de inspección técnica en carretera de vehículos comerciales.

En ambas se señala que, en el ámbito de los vehículos comerciales, se debe dar también cumplimiento al Real Decreto 563/2017, de 2 de junio actualmente regula las inspecciones en carretera de vehículos comerciales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Unión.

La distribución de los controles entre las diferentes categorías de vehículos, en forma de porcentajes sobre el total por parte de la UE establece cifras de referencia para los vehículos de las categorías M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4, dejando un 15% para el resto de las categorías de vehículos, **incluyendo dentro de este valor a los N1, equivalentes en gran parte de los casos a los vehículos con código de tipo DGT "20: Furgonetas"**.

Se considera que **las furgonetas deben ser objeto de un esfuerzo específico** debido a que en los últimos años ha ido creciendo tanto su participación en el parque como en el tráfico y, entre 2023 y 2024 ha habido un incremento importante en la siniestralidad mortal en vías interurbanas, especialmente en los entornos metropolitanos y en los accesos a las áreas urbanas.





La siniestralidad de las furgonetas es objeto de especial preocupación en la Dirección General de Tráfico debido a múltiples factores, entre los que se pueden considerar de mayor influencia 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, ha incrementado sin duda su presencia en las vías de circulación, de forma especial durante y después de la etapa de la pandemia de la Covid-19.

Las furgonetas, son vehículos cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, concebidos normalmente para el transporte de pequeñas mercancías. Dichas características ofrecen a estos vehículos una enorme versatilidad de uso, motivo por el cual se ha convertido en una importante herramienta de trabajo y también para transportar a pequeños colectivos de personas a su lugar de desempeño.

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.

Conducir una furgoneta no es igual que conducir un turismo, aunque puedan conducirse con el mismo tipo de permiso: 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 pudiendo alterar la dirección del vehículo.

Son también de especial consideración las condiciones técnicas de su mantenimiento, la antigüedad del parque de furgonetas y las condiciones del transporte de pasajeros. **El exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas son las causas concurrentes más habituales de la siniestralidad de dichos vehículos en las vías de circulación españolas.**

En el año 2024 se registraron un total de 2.493 siniestros con víctimas con al menos un vehículo tipo furgoneta implicada en las vías de circulación interurbana, en los cuales 79 personas ocupantes de furgonetas resultaron fallecidas, mientras que 192 resultaron heridas hospitalizadas y 1.687 resultaron heridas no hospitalizadas (datos a 24 horas).

Respecto de 2023, el número de personas fallecidas ha aumentado un 98% (+39) y el número de personas heridas hospitalizadas ha aumentado un 39% (+54) de manera que en 2024 se han alcanzado las cifras más altas de víctimas mortales en los últimos diez años.

El análisis de las matrices de colisión muestra que la mayoría de las víctimas en furgonetas (conformadas por el conjunto de personas fallecidas + personas heridas hospitalizadas) se registraron en siniestros "sin otro vehículo", representando el 42% (114) del total. Las salidas de vía concentraron el 35% (28) de las personas fallecidas que viajaban en furgonetas. Las colisiones frontales representaron el 30% (24). En 2023 más del 80% de las víctimas mortales en siniestros con implicación de al menos una furgoneta se registraron en las vías de circulación interurbana.





Se ha identificado la relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el siniestro y el estado de su inspección técnica, de forma que, para el caso de las furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada implicados en un siniestro de tráfico oscila entre un 3% y un 21%.

Esta situación ha sido profundamente estudiada por la Dirección General de Tráfico en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el seno de un grupo de trabajo creado especialmente para ello. Como resultado final de las conclusiones alcanzadas nace la especial necesidad de elaborar este plan y su puesta en marcha con la mayor celeridad e implantación en el tiempo.

**El objetivo final de este plan es 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.**

## **2. PARTICIPACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LAS FURGONETAS EN EL PARQUE Y EL TRÁFICO**

Así, entre las referencias cuantitativas que indican un relevante peso de las furgonetas en varios aspectos asociados con el tráfico y la seguridad vial se encuentran los siguientes:

- El parque de vehículos clasificados como furgonetas por la DGT tuvo una ligera evolución descendente entre 2007 y 2014 para luego crecer de nuevo de forma que en 2024 su número fue superior en un 22,9% a las cifras de 10 años antes, lo que supera el aumento del 17,0% para el conjunto del parque<sup>1</sup>.
- Un aspecto diferencial dentro de esta evolución del parque está siendo el incremento del parque de furgonetas de mayor dimensión y capacidad de carga: un 70% más en los últimos 10 años entre las que tienen 1.000 o más kg de carga útil.
- La edad media del parque de furgonetas sigue aumentando de forma que al cierre de 2024 era de 14,7 años para los comerciales ligeros con un porcentaje del 29,2% del parque con más de 20 años de antigüedad y sólo un 17,3% con 5 años o menos.
- El tráfico de furgonetas dentro del tráfico total se estimaba en 2023, a partir de los datos de kilometraje obtenidos de las ITV y de su ajuste al parque circulante, en un 8,72% del total, lo que es superior a su participación en el parque por su mayor recorrido medio. Si el análisis se realiza a partir de los aforos manuales en las vías de la Red de Carreteras del Estado en la proximidad de las ciudades se registra un aumento de su participación desde el 5,95% del total del tráfico en estas vías en 2017 hasta un 6,33% en 2023.

<sup>1</sup> <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Parque-de-vehiculos-Series-historicas-2024/>





### 3. LAS PRINCIPALES CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN FURGONETAS

#### Resumen de los principales indicadores de siniestralidad en furgonetas

A continuación, se presentan los resultados del análisis elaborado por el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT**, en el que se caracterizan las **cifras provisionales de siniestralidad en vías interurbanas para usuarios de furgonetas a fecha de cierre del año 2024**, que comprende el periodo desde las 00:00 horas del 1 de enero hasta las 23:59 horas del 31 de diciembre de 2024.

- Durante el año 2024, 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.
- Estas cifras, suponen un aumento en 39 personas fallecidas, 54 personas heridas hospitalizadas y 28 siniestros mortales respecto al año 2023.
- Cabe destacar que, de los 68 siniestros mortales, el 13% (9) fueron siniestros con múltiples personas fallecidas<sup>2 3</sup> en los que se concentró el 25% (20) de las víctimas mortales. Estas cifras, comparadas con las registradas con 2023, suponen un aumento en 20 personas fallecidas en siniestros múltiples.
- 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. Estas cifras, comparadas con las registradas en 2023, suponen un aumento en 9 y 30 personas fallecidas respectivamente.
- Según **el tipo de siniestro**, la salida de vía sigue siendo el más recurrente representando el 35% (28) del total, aumentando en 14 personas fallecidas respecto a 2023. Las colisiones frontales, con un 30% de los fallecidos totales (24) han experimentado un incremento en 10 personas fallecidas, seguido por las colisiones lateral y frontolateral (16% del total, 13 fallecidos), con 8 fallecidos más que en el mismo periodo del año anterior y las colisiones traseras y múltiples (15% del total, 12 fallecidos) con un aumento en 7 víctimas mortales.
- Por **posición de la persona fallecida en el vehículo**, el 67% (53) eran conductores y el 33% (26) pasajeros. Esto supone, para el caso de los pasajeros, un aumento en 20

<sup>2</sup> Se entiende por siniestros con múltiples personas fallecidas aquellos en los que se registran 2 o más víctimas mortales.

<sup>3</sup> Cabe remarcar que los porcentajes marcados con asterisco (\*) a lo largo de todo el documento no pueden ser interpretados de forma aislada debido a su baja frecuencia.





personas fallecidas respecto al año 2023. Para el caso de los conductores el incremento es de 19 personas fallecidas más.

- Según la **temporalidad del siniestro**, los días entre semana registraron el 63% (50) de las personas fallecidas, cifra superior en 19 fallecidos a las del año anterior. Sin embargo, los fines de semana, con un 37% del total (29 personas fallecidas) han aumentado en 20 usuarios con respecto al mismo periodo de 2023.
- En cuanto al tramo horario del siniestro, el tramo de 07:00-19:59h abarca el 78% de las personas fallecidas (62) aumentando particularmente en 20 víctimas mortales en el tramo de 14:00-19:59h en comparación con 2023.

#### 4. DETALLE SOBRE EL PARQUE DE FURGONETAS Y OTROS VEHÍCULOS ASIMILABLES

Desde la **Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología** de la DGT se ha llevado a cabo un estudio detallado del estado actual del parque de furgonetas en el que se proporciona una panorámica de la situación y sus principales datos de referencia correspondientes al año 2024.

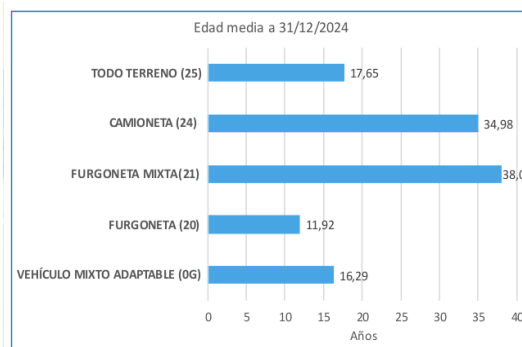
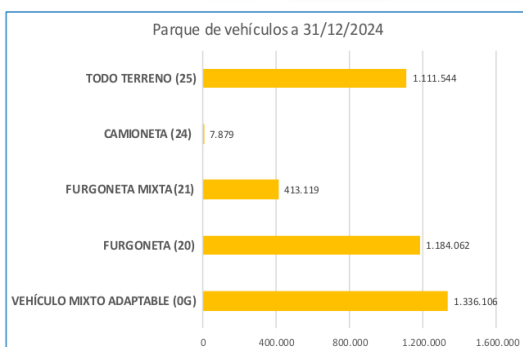
El conjunto de vehículos que se podrían adscribir a la categoría “furgoneta” entendiendo como tal “Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor” en función del tipo DGT (anexo II del Reglamento General de Vehículos) es:

- Furgoneta: Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg. Este automóvil corresponde a una categoría N1por homologación.

Debe resaltarse que **desde un punto de vista de clasificación técnica del vehículo pueden existir otro tipo de categorías** diferentes a la anterior y cuyos vehículos pudieran ser asimilables en cuanto su función y limitaciones de MMA/carga.

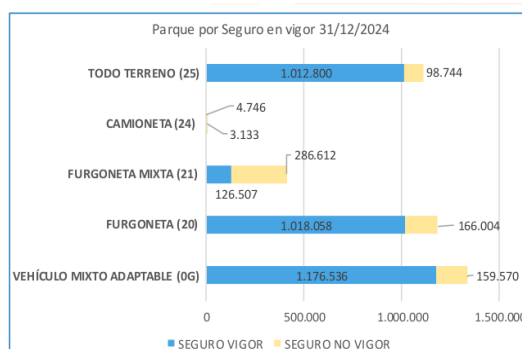
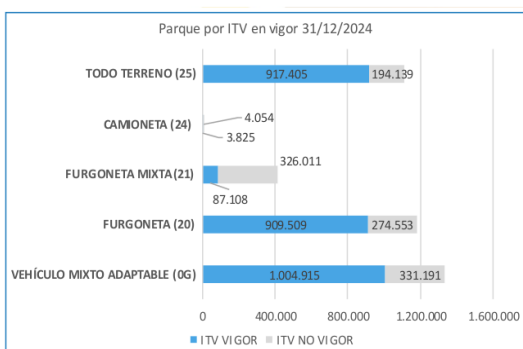
A continuación, se presentan los datos a 31 de diciembre de 2024 del parque activo por tipo de vehículo con MMA inferior a 3.500 kg destinado al transporte de mercancías y algunas de sus características.





Respecto al parque se aprecia que el grupo más numeroso es el de los vehículos mixtos adaptables que podría asimilarse a una furgoneta e incluirse en el alcance de este plan. A continuación, como segundo grupo estarían las furgonetas con un total de 1.184.062 vehículos.

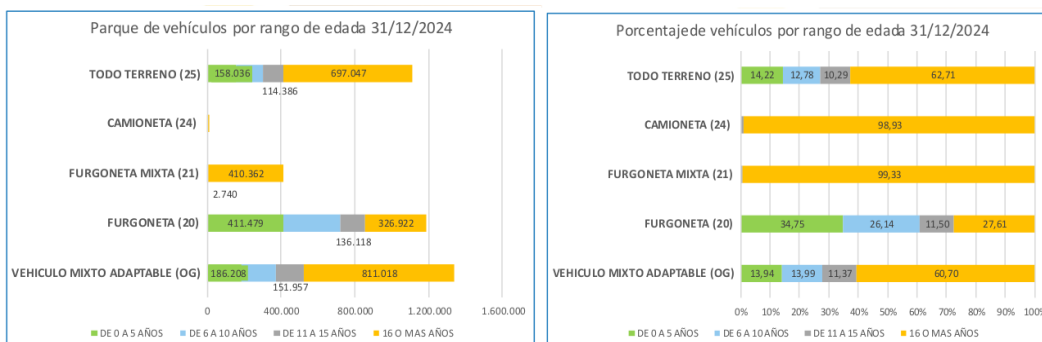
En cuanto a la edad media, la de las furgonetas es de casi 12 años, mientras que para los vehículos mixtos adaptables supera los 16 años.



En cuanto a la vigencia de la ITV, en el caso de las furgonetas el cumplimiento es del 77%, mientras que en los vehículos adaptables es del 75%.

En lo referente al seguro obligatorio, el 85% de las furgonetas y el 82% de los vehículos mixtos adaptables cuentan con el seguro en vigor.





El análisis por rango de edad muestra que el 60% de las furgonetas tienen menos de 10 años, mientras que el caso de los vehículos mixtos adaptables esta ratio desciende hasta un 28%.

## 5. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación de esta instrucción corresponde a los siguientes tipos de tareas exclusivamente para las furgonetas:

- Controles sobre la circulación de estos vehículos: velocidad, uso del cinturón, distracciones.
- Controles sobre las condiciones psicofísicas del conductor: pruebas de alcohol y drogas.
- Controles sobre el estado del vehículo y sujeción de la carga, incluyendo control de la MMA.
- Planificación de controles de Inspección Técnica en Carretera.

**En todo caso, a estos controles específicos sobre vehículos de furgonetas hay que añadir los resultados de otras campañas de control sobre aspectos concretos al conjunto de conductores y vehículos en general: controles de drogas, alcohol, velocidad, distracciones, uso del cinturón, etc.**

La ejecución de las previsiones contenidas en la presente Instrucción deberá entenderse referida a las vías y terrenos objeto de la aplicación de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en los que la Jefatura Central de Tráfico tiene atribuido el ejercicio de sus competencias, aunque estas tareas pueden venir también complementadas por las actividades realizadas por las Policías Locales de Ayuntamientos, preferentemente de forma coordinada con las campañas de la DGT.

## 6. CRITERIOS GENERALES DE PLANIFICACIÓN

Como criterios generales a la hora de realizar las labores de vigilancia por parte de los miembros de la ATGC se observarán principalmente los siguientes aspectos:





- Se velará siempre por la seguridad propia de los agentes durante las actuaciones, adoptando las medidas de seguridad más adecuadas.
- Las actuaciones de vigilancia se realizarán con carácter general de forma visible, reforzando el carácter preventivo de la misma.
- Se intensificará la vigilancia, dependiendo de la zona, durante las horas y días de la semana en las que se registre mayor siniestralidad grave
- En el marco del diseño de las actuaciones específicas sobre furgonetas, el Jefe Provincial de Tráfico, el Centro de Gestión de Tráfico correspondiente, con la colaboración del jefe del subsector de la ATGC correspondiente analizará el tráfico de esta categoría de vehículos y la siniestralidad registrada en orden a calibrar y ajustar, en su caso, las acciones a realizar.
- Para una mayor eficiencia en el uso de medios humanos y materiales, se programarán controles combinados (drogas, alcohol, velocidad, etc.)
- Las denuncias formuladas por los agentes deben ser a todas las infracciones que observen y, de ser posible, notificadas en el acto al denunciado, haciendo constar en el boletín de denuncia, cuando proceda, el motivo por el cual esta no pudo ser notificada en el acto. A estos efectos se estará a los supuestos previstos en el artículo 89.2 de la Ley de Seguridad Vial.
- En el caso de que no exista notificación y de la tramitación de la denuncia se encargue el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, los datos de la infracción deberán ser remitidos a ese Centro con un plazo máximo de 5 días naturales desde la comisión de la infracción.
- Se aplicarán medidas de atención diferida a los siniestros viales en los que solo se hayan producido daños materiales como acción específica de fortalecimiento de la visibilidad preventiva de las patrullas de ATGC, previa valoración de la situación que así aconseje la implementación de dicho protocolo.
- La Dirección General de Tráfico proveerá a la ATGC de manera periódica, a través de la SGGMT, el Observatorio de Seguridad Vial y los respectivos Jefes Provinciales, los análisis de siniestralidad y tráfico necesarios en orden a facilitar la más eficaz y eficiente programación de la operativa de regulación, ordenación gestión y vigilancia del tráfico.

## **7. ACCIONES PRIORITARIAS DE VIGILANCIA SOBRE FACTORES DE RIESGO**

A continuación, se presenta una relación del tipo de pruebas o accidentes a realizar sobre conductores y vehículos de furgonetas:

- Alcoholemias, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, especialmente:





- Pruebas de alcohol a conductores de furgonetas.
- Pruebas de detección de drogas a conductores de furgonetas.
- Excesos de velocidad.
  - Registros de controles de velocidad, diferenciando por categoría de vehículos y tipo de vía.
- Uso de cinturón de seguridad.
- Distracciones y uso del teléfono móvil y otros dispositivos digitales
- Maniobras antirreglamentarias
- Estado del vehículo y sujeción de la carga:
  - Estado de los neumáticos.
  - Estiba de la carga.
  - Verificación de que no se supera la MMA de la ficha del vehículo.

En lo referente a la retirada y auxilio de vehículos, se registrará de forma diferencial los eventos de furgonetas.

## **8. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTOS E INDICADORES**

### **A nivel nacional**

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología podrá desarrollar la presente instrucción, por medio de escrito directriz, a propuesta de cualquiera de las partes implicadas (Jefes Provinciales de Tráfico, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Centros de Gestión de Tráfico).

Mensualmente se informará a la SGGMT del desarrollo de la actividad de la ATGC respecto a los planes de vigilancia específicos para furgonetas contenidos en esta Instrucción.

Para el mejor seguimiento, se establecerán indicadores mensuales y, en su caso, el objetivo de cumplimiento, y el contenido mínimo de los informes de seguimiento mensual. Estos informes serán desglosados a nivel provincial. Por parte del Almacén de datos de la DGT se facilitarán a la ATGC la información que en éste resida que pueda resultar necesaria para la elaboración de estos.

Los citados informes de seguimiento junto con los indicadores serán analizados por la SGGMT.

### **A nivel provincial y Comunidad Autónoma**

A los únicos efectos de conocimiento y coordinación, a indicación del Jefe de Tráfico de la provincia donde resida la sede del Gobierno de la Comunidad Autónoma, mensualmente, el Jefe del Sector enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia en la





Comunidad Autónoma. Por su parte, a indicación del Jefe Provincial de Tráfico, el Jefe del Subsector de la provincia, enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia.

## 9. PLAN OPERATIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE FURGONETAS DE REPARTO 2025

Por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se ha desarrollado un “Plan Operativo de Vigilancia y Control de Furgonetas de Reparto”, el cual constituye una estrategia integral para afrontar el incremento de la siniestralidad grave y mortal vinculada al uso profesional de este tipo de vehículos. Su finalidad es reforzar la seguridad vial a través de un enfoque preventivo, disuasorio, formativo y coordinado, focalizado en los principales factores de riesgo:

- Excesos de velocidad.
- Conducción bajo efectos de alcohol o drogas.
- Estiba inadecuada
- Distracción al volante
- Deficiencias técnicas: estado de los neumáticos, iluminación, frenos, etc.

### 9.1. Ejes del Plan.

Este plan se articula en torno a cinco ejes operativos clave:

#### A. Dispositivos de Control y Vigilancia

Se establecen controles específicos sobre furgonetas en todo el territorio nacional, tanto en vías interurbanas como en entornos urbanos estratégicos, como áreas logísticas, polígonos industriales y corredores de transporte. Los controles se desarrollan de forma periódica y adaptada a los análisis de siniestralidad de cada demarcación, e incluyen:

- **Controles estáticos:** orientados a la inspección técnica, documentación y condiciones del vehículo y conductor.
- **Controles dinámicos:** patrullas en movimiento que detectan infracciones difíciles de observar en dispositivos fijos.
- **Apoyo complementario** de unidades territoriales de seguridad ciudadana y policías locales para ampliar la cobertura en zonas no asignadas a la ATGC.





## **B. Enfoque Inteligente y Adaptativo**

El Plan cuenta con un Plan Parcial de Inteligencia específico, que permite:

- Identificar patrones de riesgo por tramo, franja horaria o tipo de conductor.
- Seleccionar con criterios basados en lo anterior los puntos de control más eficaces.
- Reforzar recursos en las zonas de mayor reincidencia o impacto.

Esta dimensión se apoya en el análisis de datos operativos, mapas de calor y la evaluación continua de resultados, promoviendo una asignación táctica de medios tecnológicos y humanos.

## **C. Tecnología Aplicada**

La vigilancia se apoya en tecnologías avanzadas como drones y medios aéreos para la observación directa, equipos OCR, visores nocturnos, básculas portátiles y sistemas de grabación embarcados, vehículos camuflados y sensores remotos.

Estas herramientas mejoran la capacidad de detección, incluso en condiciones adversas o durante la noche, e incrementan la percepción subjetiva de control.

## **D. Coordinación Institucional**

El plan refuerza la colaboración con entidades clave como la Inspección de Trabajo y Ayuntamientos, junto con otros agentes como las empresas que realizan las ITV móviles y empresas de mantenimiento vial.

Se desarrollarán actuaciones conjuntas orientadas a la prevención del trabajo irregular, control de jornadas de trabajo, condiciones técnicas y formación del sector del transporte en vehículos comerciales ligeros.

El **Grupo de Investigación y Análisis de Tráfico (GIAT)** asume un papel vertebrado en la gestión operativa e institucional.

## **E. Comunicación y Concienciación**

El Plan está acompañado de un Protocolo de Comunicación específico, plenamente alineado con el **Plan de Concienciación de la DGT**, que incluye:

- El Gabinete de Prensa de DGT junto con los Jefes Provinciales de Tráfico realizarán las acciones de comunicación necesarias para dar a conocer este Plan.





- Las Oficinas de Comunicación (OPC/ORIS) en contacto permanente con el Gabinete de Prensa de la DGT y las Jefaturas Provinciales colaborarán en esta tarea
- Presencia en redes sociales y medios institucionales.
- Integración de contenido audiovisual captado durante los dispositivos (drones, cámaras, etc.).

Este Plan representa una actuación coordinada, intensiva y estratégica sobre uno de los segmentos más sensibles del transporte por carretera. A través de controles frecuentes, inteligencia operativa, colaboración institucional y comunicación eficaz, se aspira a reducir la siniestralidad, profesionalizar el sector y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía

## 9.2. Objetivo Estratégico del Plan.

El objetivo es reducir de forma significativa la siniestralidad grave y mortal vinculada al uso profesional de furgonetas, actuando sobre los principales factores de riesgo: velocidad, distracción, estiba deficiente, consumo de alcohol/drogas y mantenimiento técnico inadecuado.

## 9.3. Enfoque del Plan

Estrategia integral basada en medidas sistemáticas de vigilancia, control técnico, disuasión, formación especializada, comunicación y colaboración interinstitucional. Además, se incluye una tarea de formación y otra de evaluación y seguimiento.

### A. Controles Operativos

Se establecerán controles periódicos en vías con alta presencia de furgonetas, especialmente en accesos a las principales áreas urbanas y en carreteras convencionales que es en donde se concentran los siniestros con implicación de este tipo de vehículos.

Los controles serán de los siguientes tipos:

- Estáticos. Se combinarán controles visibles recurrentes en vías o zonas de especial riesgo donde la labor preventiva sea importante, con controles flexibles tanto en la ubicación como en la duración. Se incluyen aquí los controles de ITV móvil a furgonetas.
- Dinámicos. Mediante patrullas en vehículos camuflados o no camuflados que pararán de forma aleatoria a furgonetas a lo largo de los tramos viales identificados en el Plan.





En estos controles a furgonetas se realizarán las siguientes actividades:

- Verificación de documentación del conductor y del vehículo.
- Control de estiba correcta de la carga.
- Control de alcohol y/o drogas al conductor.
- Verificación del estado de los elementos de seguridad.
- Control de que la masa del vehículo y su carga no supera la MMA del vehículo, en su caso.
- Control de velocidad, en su caso.

También se realizarán controles del estado de la ITV y del SOA a partir del control de las furgonetas que circulen junto a las cámaras de los Centros de Gestión de Tráfico que permitan el reconocimiento de matrículas de estas y el análisis a través de la información existente en el Registro de Vehículos.

## **B. Medios técnicos y de apoyo**

Para la realización de las tareas anteriores se contará con los siguientes medios específicos:

- Drones EVAT de la Unidad de Medios Aéreos.
- Cámaras con OCR asociadas con los Centros de Gestión de Tráfico.
- Visores nocturnos.
- Básculas portátiles
- Vehículos camuflados.

## **C. Plan de Inteligencia**

Comprende las actividades necesarias para el análisis de los datos de parque, tráfico, denuncias, siniestralidad y víctimas asociados con la circulación de furgonetas para alcanzar el objetivo de caracterizar de la forma más detallada posible los ámbitos geográficos, temporales y específicos de actuación de los controles.

En esta tarea se identificarán:

- Los tramos con mayor intensidad de tráfico de furgonetas y los de mayor siniestralidad.





- Los horarios con mayor intensidad de tráfico de furgonetas y de ocurrencia de siniestros con implicación de éstas.
- Reincidencias de siniestros, tramos de concentración de denuncias de furgonetas, tramos de mayor porcentaje de superación de velocidad regulada por parte de furgonetas. etc.

Además de fuentes internas de la DGT integrará información de fuentes externas como datos de Ayuntamientos, titulares de las vías, etc.

#### **D. Colaboración Interinstitucional**

Para una mayor eficacia y alcance en todos los ámbitos relacionados con las furgonetas y el transporte comercial ligero, así como con la movilidad en general se contará con una herramienta de colaboración para la coordinación de las actividades con los siguientes agentes, además del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

- Inspección de Trabajo.
- Empresas que realizan las ITV móviles.
- Policías Locales y Autonómicas.
- Ayuntamientos de los municipios de mayor población, tráfico o actividad con furgonetas.
- Empresas de mantenimiento vial.

#### **E. Plan de Comunicación**

Está alineado con la estrategia general de comunicación de la DGT. Incluirá:

- Difusión Institucional
- Campañas informativas.
- Comunicación en medios
- Uso de recursos audiovisuales para reforzar la percepción social sobre la necesidad de un mayor control sobre la circulación y seguridad vial de las furgonetas.





## F. Formación Interna al personal de la ATGC

Para un mayor conocimiento de la problemática existente con la circulación de furgonetas y de las tareas a realizar en los controles, se impartirá un programa de formación exprés al personal no especialista en transporte centrado, principalmente, en los controles de verificación de la estiba, el uso de básculas y los controles dinámicos. El enfoque de la formación será práctico e inmediato.

## G. Evaluación y Seguimiento

Para poder evaluar el grado de efectividad de las tareas del plan, se establecerá un registro estructurado de indicadores a partir de los datos recogidos en los controles y pruebas realizadas, a través de una explotación analítica, incluyendo la elaboración de informes periódicos con indicaciones de interés que permitan mejorar y ajustar la planificación futura de las tareas de control.

### 9.4. **Conclusión de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.**

El Plan representa una respuesta institucional sólida ante la creciente relevancia de las furgonetas en la movilidad actual. Desde un enfoque proactivo y orientado a resultados, busca reforzar la seguridad vial, incrementar la eficacia operativa y proyectar una imagen clara de control y responsabilidad.

### 9.5. **Vinculación con la Estrategia de Seguridad Vial 2030: Área Estratégica 08.2: Tolerancia Cero con los comportamientos de riesgo.**

El Plan Especial de Inspección, Vigilancia y Control de Furgonetas de Reparto 2025, contenido en la presente Instrucción MOV 2025/XX, se alinea plenamente con los objetivos y líneas de actuación recogidas en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 (ESV2030), adoptada por la Dirección General de Tráfico como instrumento central de planificación en esta materia.

En particular, la implementación de este plan se fundamenta directamente en el desarrollo de la Área Estratégica 08.2 de la ESV2030, "Tolerancia cero con los comportamientos de riesgo", que persigue:

"Intensificar el control de los comportamientos más peligrosos al volante, garantizando la percepción de riesgo y reforzando el cumplimiento normativo a través de campañas de vigilancia, nuevas tecnologías, y refuerzo de la actuación preventiva."

## 6. ACCIONES DEL PLAN DE CONCIENCIACIÓN Y COMUNICACIÓN EXTERNA

El **objetivo principal** de este plan es sensibilizar a conductores profesionales, empresas de logística y transporte y ciudadanos en general, sobre los riesgos vinculados con el mayor uso





y circulación de furgonetas en vías urbanas e interurbanas, destacando la necesidad del respeto a las normas de tráfico y la responsabilidad en la conducción.

## **7. CAMPAÑAS ESPECIALES**

Se establecerán también campañas especiales de vigilancia y control de las furgonetas en períodos específicos de gran actividad de estos vehículos en funciones de reparto a domicilio o carga a descarga:

- Por ejemplo, a finales de noviembre y principios de diciembre de cada año, en la semana en la que se celebra el evento comercial conocido como Black Friday
- Otros eventos de especial actividad comercial en áreas geográficas concretas.

En estas campañas especiales podrán adherirse todos aquellos municipios que cuenten con Policía Local.

Estas campañas estarán también asociadas a lo señalado anteriormente de Planes de Comunicación y Concienciación por parte de la DGT sobre la problemática de la seguridad vial en furgonetas.

## **8. OTRAS INSTRUCCIONES**

Este Plan complementa lo indicado en la Instrucción MOV 2024/22 “Instrucción para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2025”.

También complementa lo indicado en la Instrucción MOV 2024/1 “Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales” en lo que respecta a los controles de vehículos de la categoría N1.

## **9. ENTRADA EN VIGOR**

La presente Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Firmado electrónicamente por el DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

[sgmovilidad@dgt.es](mailto:sgmovilidad@dgt.es)

Página **16** de **16**

C/J osefa Valcárcel, 44  
28027 MADRID  
Tel.: 917143209

