



Reunión del Grupo de Trabajo GT-52 "Motocicletas y seguridad vial"

La DGT reúne a expertos y analiza nuevas estrategias para reducir la siniestralidad de los motoristas

- Es el único colectivo que no mejora las cifras de siniestralidad. En 2024 fallecieron 441 motoristas, el 25% del total de víctimas mortales, cuando el parque representa un 12% del total de vehículos.
- Se han presentado [tres estudios](#) realizados por el INSIA, Applus IDIADA y Sigma Dos sobre sistemas de seguridad activa y pasiva para motos, relación entre características de la moto y el riesgo vial y el perfil del motorista en relación con la siniestralidad vial.
- Aunque la percepción del riesgo es alta, las prácticas inseguras siguen presentes y están relacionadas directamente con la siniestralidad.
- Las motos scooter representan algo más de la mitad del parque de motocicletas (51,1%) y concentran una mayor proporción de siniestros (60,8%).
- Durante el encuentro se han explicado las novedades que se incluirán en el Reglamento de Circulación para motoristas, que actualmente se está tramitando.

19 de marzo de 2026.- La Dirección General de Tráfico ha reunido el grupo de trabajo de "Motocicletas y seguridad vial" del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial para revisar la evolución de la siniestralidad y definir líneas de trabajo a partir de [tres nuevos estudios](#) sobre este colectivo. Estos trabajos ayudan a comprender mejor la situación real de la motocicleta desde diferentes perspectivas.

España es uno de los países de la Unión Europea con mayor tasa de mortalidad en motociclistas sobre el total de víctimas mortales en carretera: un 23%, frente a la media comunitaria del 16%, según datos de 2022. En

todo caso es también uno de los países donde más uso se hace de la motocicleta junto con Grecia, Italia y Francia.

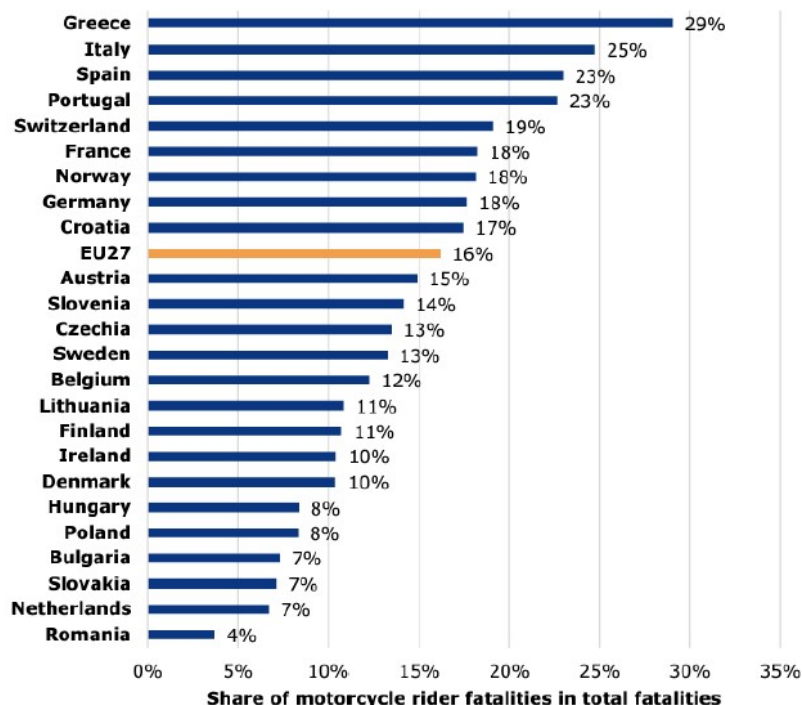


Figura 2. Proporción de motociclistas fallecidos respecto al número total de víctimas mortales, por países de la UE27 y la AELC (2022). Fuente: CARE

Además, la tendencia en el número de motoristas fallecidos en España ha pasado de representar el 18% de fallecidos en 2013 a casi el 25% en 2024.

PERFIL DE LOS MOTORISTAS

Para conocer con detalle el perfil de los motoristas en relación con la siniestralidad, se ha presentado un trabajo elaborado por Sigma Dos a partir de más de 500 entrevistas. Esta muestra revela que uno de cada cuatro motoristas ha sufrido al menos un siniestro en los últimos 10 años, sin diferencias relevantes por sexo, edad ni años de permiso.

Por lo general, se trata de un colectivo con amplia experiencia, y una amplia mayoría (59%) manifiesta conducir una moto de forma habitual desde hace más de 10 años y el 10% de los motoristas perciben que se exponen a un riesgo bajo o muy bajo. Casi la mitad de los entrevistados percibe el riesgo como alto o muy alto, con diferencias apreciables entre hombres y mujeres:



el 43,2% de los motoristas varones considera que es alto o muy alto, cifra que se eleva al 69,5% entre las mujeres.

Sin embargo, aunque la percepción del riesgo es alta, las prácticas inseguras siguen presentes y están relacionadas directamente con la siniestralidad. Más de la mitad declara circular puntualmente a más velocidad de la permitida, zigzaguear entre vehículos o utilizar el arcén. El análisis revela que quienes han tenido algún siniestro también han sido más sancionados por exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas o circular sin casco.

Según la encuesta realizada, el 22,6% de los motoristas ha recibido formación adicional relacionada con la conducción de motocicletas, y más del 90% de los que han asistido a cursos de perfeccionamiento aseguran que les han ayudado a mejorar, lo que el informe identifica como una oportunidad clara para impulsar programas formativos.

Apostando por esta formación, la DGT reguló el pasado año la formación para la obtención del permiso A de motocicletas, reforzando el carácter práctico del mismo, concienciando de las consecuencias y formando a los conductores en los sistemas de ayudas a la conducción (ARAS). Asimismo, Tráfico estableció los cursos de conducción segura y eficiente para motoristas, unos cursos voluntarios, que ya han realizado más de 700 conductores y motocicletas y ciclomotor, y que además de mejorar su conducción permiten recuperar dos puntos de su saldo del permiso de conducción.

El estudio ha analizado también los denominados “reborn”, aquellos motoristas que han dejado de conducir durante un periodo prolongado y han retomado su uso más adelante. Se trata de un grupo con características específicas, que conduce con menor frecuencia, tiende a usar una moto sport touring y custom para fines de ocio, y percibe mayor peligrosidad en la conducción, aunque reconoce adoptar prácticas inseguras.

CARACTERÍSTICAS DE LAS MOTOCICLETAS Y RIESGO VIAL

La reunión ha servido también para presentar el estudio de Applus IDIADA sobre la relación entre características de las motocicletas y riesgo vial. Los datos indican que la siniestralidad de los motoristas se debe a una



combinación de factores, con la edad y la potencia del vehículo como determinantes de mayor peligrosidad.

Así, los menores de 24 años aparecen como el grupo con mayor riesgo por kilómetro recorrido, aunque, cuando se tiene en cuenta las distancias totales recorridos, la siniestralidad se concentra en los grupos de mayor edad. Los conductores experimentados mantienen riesgos más bajos que los jóvenes incluso con motocicletas de alta cilindrada, señalando la experiencia como factor protector.

Por otro lado, el estudio asocia mayor mortalidad a motocicletas de potencia media-alta, aunque las motocicletas de hasta 125 cc. registran tasas más elevadas en heridos graves. Los scooters siendo algo más de la mitad del parque de motocicletas (51,1%) concentran una mayor proporción de siniestros (60,8%).

A partir de estos resultados, el informe concluye que las políticas de seguridad vial centradas únicamente en limitar la cilindrada resultan insuficientes, ya que la inseguridad depende también del tipo de motocicleta y del perfil del conductor. En consecuencia, recomienda reforzar la formación específica para motoristas jóvenes e incorporar el tipo de motocicleta en los programas de formación y en la concesión de licencias, con especial atención a los colectivos con mayor vulnerabilidad.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

La DGT también ha actualizado el estudio de los sistemas de seguridad activa y pasiva para motocicletas y motoristas realizado por el INSIA, que confirma los avances en el uso de dispositivos de seguridad y pone de relieve la eficacia del equipamiento de protección.

El análisis confirma que el uso del casco reduce el riesgo de fallecimiento hasta un 42% y las lesiones en la cabeza un 69%, mientras que la ropa técnica con protecciones y los sistemas airbag para motoristas contribuyen también a aliviar de forma notable la gravedad de las lesiones en caso de siniestro. La ropa con protectores disminuye la probabilidad de lesiones entre un 23% y un 45%, según la región corporal, y hasta un 90% las abrasiones y heridas abiertas en las zonas protegidas. Por su parte, los guantes reducen a la mitad las lesiones en manos y las botas hasta un tercio de las lesiones en pies y tobillos.



En esta línea, el nuevo Reglamento General de Circulación, prevista su aprobación para este año, incorporará cambios significativos en el equipamiento obligatorio, que incluirá guantes, calzado cerrado y chaleco reflectante para las personas que desarrollen su actividad profesional circulando en moto.