



Evento en Zaragoza

Clausurada con éxito la segunda edición de la Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Moto

- Los expertos han tenido oportunidad de poner en común la visión de quienes regulan, investigan, fabrican y utilizan la moto con el objetivo común de reducir las víctimas mortales de los motociclistas.
- La visión internacional y la seguridad vial en las estrategias de movilidad laboral han sido algunos de los temas que se han podido debatir estos días.
- El director general de Tráfico ha querido cerrar la conferencia poniendo de manifiesto que ***“España tiene experiencia, conocimiento y buenas prácticas en seguridad de motoristas, y también la responsabilidad de compartirla con aquellos países donde la mortalidad de este colectivo es una auténtica tragedia”***.

22 de octubre 2026.- Hoy se ha clausurado en Zaragoza la segunda edición de la Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta, un evento que ha congregado durante dos días a 47 ponentes, tanto nacionales como internacionales, que han compartido estudios, experiencias y buenas prácticas en torno a las dos ruedas.

A lo largo de las dos jornadas en las que se ha dividido en encuentro, los expertos han tenido oportunidad de poner en común la visión de quienes regulan, investigan, fabrican y utilizan la moto con el objetivo común de reducir las víctimas mortales de los motociclistas.

Tal y como explicó José Luis Rodrigo, director general de la Fundación Ibercaja en su ponencia sobre el contexto global de la motocicleta, el parque actual de motocicletas y ciclomotores en España supera los 6 millones de vehículos, suponiendo el 16% del total del parque móvil, lo que convierte a



nuestro país en referente para otros lugares del mundo en los que, en estos momentos, el uso de este tipo de vehículos está comenzando a despuntar.

A lo largo de la jornada del miércoles, los congresistas pudieron conocer la visión política internacional de la mano cinco expertos en la materia que fueron desgranando las particularidades de sus regiones. La primera en intervenir fue Mircea Ionescu, responsable de políticas del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, quien presentó los datos de siniestralidad de la UE poniendo de manifiesto que el descenso global en el número de fallecidos en moto no es proporcional al descenso global, e hizo especial hincapié en el alarmante dato que reflejan los fallecidos en estos vehículos a causa de una colisión contra un turismo, seguidos por las salidas de vía y las colisiones directas sin que haya otro vehículo implicado.

A continuación, Álvaro Gómez, en su labor como secretario técnico del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, alertó de que, en Iberoamérica, las muertes de motoristas ya suponen más de 4 de cada 10 víctimas por siniestros de tráfico y las tendencias muestran que la mortalidad sigue subiendo e impedirá alcanzar los objetivos del decenio en la región. Entre otras medidas que podrían contribuir a reducir los siniestros en esta zona, Gómez mencionó la urgente necesidad de extender la certificación técnica obligatoria del casco, así como asegurar un uso y abrochado adecuados del mismo y señaló graves carencias regionales en la formación práctica de conductores y un alto déficit de fiscalización policial.

Para hablar sobre la situación en el continente africano, intervino David Niyosenga, responsable de la secretaría del Observatorio Africano de Seguridad Vial, quien expuso la compleja realidad de esta región en relación con la movilidad de dos ruedas, dado que allí la motocicleta es un medio de transporte vital para el acceso al empleo y la economía pero que genera una alta siniestralidad, con un coste humano y socioeconómico que supone un grave impacto para el desarrollo de los diferentes países.

En el caso de Asia, Priti Gautam, especialista senior en transporte y responsable de seguridad vial del Observatorio Asia-Pacífico de Seguridad Vial, alertó de que la región concentra cerca del 60% de las víctimas viales globales con unas 700.000 muertes anuales. Destacó que los usuarios de vehículos de dos ruedas representan hasta el 46% de los fallecidos por siniestros de tráfico en la zona y que el parque de este tipo de vehículos crece a un ritmo muy superior al de los turismos en las ciudades asiáticas.

Desde su posición, Gautam instó a diseñar infraestructuras bajo el enfoque de Sistema Seguro tolerante a fallos para proteger a los motoristas y destacó otras medidas clave de diseño como la gestión de la velocidad, separación física, líneas de visión y calificación por estrellas.

Por último, la experta en transporte del Observatorio de Seguridad Vial de los Balcanes Occidentales, Brikena Tare, presentó la labor de este organismo como herramienta técnica para fundamentar las políticas públicas con datos contrastados. Su plan de acción prioriza la gestión de la velocidad, la seguridad en infraestructuras y los estándares de los vehículos, teniendo en cuenta, además, que el uso de las motocicletas y otros vehículos de dos ruedas crece como alternativa ágil frente a la congestión urbana, especialmente en tareas de reparto.

SEGURIDAD VIAL EN LAS ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD LABORAL

Tras la pausa para el almuerzo, y después de la mesa redonda dedicada al papel de la moto en la movilidad urbana segura y sostenible, la conversación se centró en la seguridad del motorista dentro de las estrategias de movilidad laboral y en cómo conseguir que las empresas asuman como parte del sistema vial la inversión en este tipo de medidas, haciéndoles apreciar la rentabilidad de prevenir riesgos antes de enfrentar siniestros graves de sus trabajadores en el desempeño de sus tareas.

En esta mesa de debate, la responsable de seguridad vial del International Transport Forum, Véronique Feypell, presentó el marco conjunto de evaluación de seguridad vial empresarial derivado de las conferencias globales de Estocolmo y Marrakesh, cuyo objetivo es comprometer al sector privado en la cadena de suministro, en la adquisición de flotas y en el transporte de mercancías. Dicha evaluación se estructura en tres alcances que incluyen, por un lado, operaciones y salud laboral directa, por otro, los proveedores contratados y, por último, la prestación de servicios a clientes.

Por su parte, el coordinador de proyectos de movilidad de la Federación Internacional del Automóvil, Paolo Sanna, expuso el importante papel que desempeña la FIA y sus 245 organizaciones en 149 países para conseguir integrar la seguridad del motorista en la movilidad laboral, destacando algunos proyectos clave en países de ingresos medios y bajos, como el reparto de cascos certificados y las pruebas de impacto llevadas a cabo en Ruanda. Desde su experiencia, urgió a las empresas, entre otras

cuestiones, a fijar tiempos de entrega realistas, a suspender rutas en casos de alertas por clima o a exigir planes de seguridad a las subcontratas.

Para Gina Magnolia Riaño, secretaria general de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, la moto es la herramienta laboral de millones de personas y la vía pública es su verdadero centro de trabajo y alertó de la elevada siniestralidad vial laboral en la región, denunciando también que la economía del algoritmo imponga unos determinados tiempos de entrega y penalice el descanso, poniendo en grave riesgo la seguridad de los trabajadores.

Por último, el cofundador de RidePro Mobility, Daniel Villaveces, expuso la realidad del motociclista laboral colombiano, marcada por la falta de formación reglada. Tal y como explicó Villaveces, en su país han muerto en los últimos años 30.000 motoristas en siniestros de tráfico, la mayoría de ellos menores de 30 años, una cifra inaceptable para un país en el que 2 millones de personas viven de la moto.

SEGUNDA JORNADA DE DEBATE INTENSO

La segunda jornada del Congreso ha estado dedicada a la seguridad de los motoristas, pero desde la necesidad de que esa seguridad se aplique desde un enfoque global, que combine usuarios, infraestructuras, vehículos, formación y atención tras el siniestro.

Las dos primeras intervenciones han sido de representantes de Naciones Unidas y de la industria internacional de la motocicleta para analizar los principales retos y soluciones en materia de seguridad vial.

La primera intervención ha corrido a cargo de Valeria Motta, asesora de participación pública del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, quien ha subrayado que la respuesta a la seguridad de los motoristas debe ser integral y actuar simultáneamente sobre la formación y los permisos, unas infraestructuras adaptadas, el control de la velocidad, la seguridad de los vehículos y la atención posterior al siniestro. La representante del UNRSF ha puesto además ejemplos de proyectos desarrollados en distintos países que han reflejado la necesidad de adaptar las soluciones a las circunstancias de cada país, especialmente en aquellos de ingresos medios y bajos, donde se concentra la mayor parte de las víctimas mortales por siniestros de tráfico.



Por su parte, Katalin Dobranszky-Bartus, secretaria general de la Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicleta (IMMA) ha defendido desde el enfoque de la industria global un enfoque basado en cuatro ámbitos que deben avanzar de forma coordinada: integrar la motocicleta en la planificación del transporte y el urbanismo, desarrollar infraestructuras diseñadas también desde la perspectiva del motoristas, garantizar una formación continua y accesible y aprovechar la tecnología y los estándares de seguridad de los vehículos. “Ninguna de estas medidas pueden funcionar de manera aislada” ha destacado, al tiempo que ha reclamado una colaboración multisectorial.

Tras las ponencias, la primera mesa de debate ha estado centrada en la Evaluación y Prevención de Lesiones y en la importancia de disponer de mejores datos para conocer cómo se producen las lesiones y trasladar ese conocimiento a medias de prevención eficaces. Una mesa moderada por Jesús Monclús, director del Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación Mapfre.

Durante la sesión, Abdulgafoor M. Bachani, director de la Johns Hopkins International Injury Research Unit y miembro del grupo de expertos de la OMS, ha alertado sobre el importante subregistro de los siniestros viales a nivel mundial y ha señalado como únicamente 36 países cuentan actualmente con registros de trauma conectados con datos policiales y sanitarios. “Esta falta de información dificulta conocer la verdadera dimensión del problema y evaluar adecuadamente las medidas de prevención”. Bachani ha incidido además en la especial vulnerabilidad de los motoristas en las ciudades de África y América Latina y ha reclamado intervenciones que actúen de manera conjunta sobre factores como la velocidad, el acceso a la licencia y uso correcto del casco, acompañadas de investigación que permita llevar a mayor escala las soluciones que han demostrado su eficacia.

La protección de la cabeza ha sido también uno de los ejes de la mesa. Mazdak Ghajari, catedrático de Biomecánica Cerebral del Imperial College London, ha explicado que existe una importante diferencia entre los ensayos tradicionales de homologación de cascos y las condiciones reales de los siniestros, en los que son frecuentes los impactos oblicuos y las lesiones faciales y rotacionales. A partir de modelos biomecánicos y reconstrucciones de siniestros, ha defendido la evolución de los sistemas de

ensayo para reproducir de forma más realista los impactos y evaluar no solo las aceleraciones lineales, sino también el riesgo de daño cerebral asociado a la rotación de la cabeza.

La tecnología aplicada a la protección del motorista ha protagonizado asimismo la intervención de Shiyang Meng, experto en Biomecánica de Autoliv, que ha presentado los avances en el desarrollo y evaluación de sistemas de airbag mediante modelos humanos digitales y simulaciones virtuales. Los estudios muestran el potencial de estos sistemas para reducir las fuerzas que recibe el tórax en un impacto y ha destacado la necesidad de avanzar en estándares claros de homologación y en soluciones que combinen protección, comodidad y facilidad de uso.

La mesa ha puesto de manifiesto, en definitiva, que no se puede prevenir aquello que no se conoce con precisión, por lo que, mejorar los datos, comprender cómo se producen las lesiones y trasladar ese conocimiento a estándares, equipamientos y medidas de prevención más eficaces son elementos fundamentales para seguir reduciendo la gravedad de los siniestros de motocicleta

DECENIO DE ACCIÓN, PERCEPCIÓN DEL RIESGO Y FORMACIÓN

La siguiente ponencia de la mañana ha estado centrada en el futuro de la seguridad de la moto en el Decenio de Acción. Para ello, el enviado especial del secretario general de la ONU para la Seguridad Vial, Jean Todt, quien ha destacado la importancia de la motocicleta como vehículo que sostiene la movilidad y subsistencia de millones de personas pero que, a cambio, genera un trágico e inaceptable coste de cientos de miles de víctimas viales en todo el mundo.

Todt ha recordado que el objetivo global del Decenio de Acción establece reducir las muertes y lesiones graves de tráfico en un 50% para 2030 y que, con un progreso aún insuficiente para conseguirlo, es imprescindible pasar de las declaraciones de buenas intenciones a la acción real mediante la responsabilidad compartida entre administraciones y empresas bajo el enfoque de Sistema Seguro.

A continuación, ha sido el turno de David Crundall, catedrático de psicología de la Nottingham Trent University, quien ha versado su ponencia sobre la percepción del riesgo en motoristas y otros usuarios de la vía, abordando la sobre-representación de motoristas en siniestros graves y analizando las



diferencias cognitivas y de modelos mentales frente a conductores de turismo.

El catedrático ha explicado cómo el cerebro busca lo que espera ver y cómo la menor presencia de motos genera una falta de experiencia visual en los automovilistas. Además, ha demostrado, mediante pruebas de seguimiento ocular, que quienes conducen una moto, o tienen familiares motoristas, detectan los peligros mucho más rápidamente que los que no lo hacen, concluyendo que un programa formativo breve con los conductores de turismo lograría cambiar actitudes y optimizar objetivamente los patrones de búsqueda visual en carretera.

A continuación, se ha desarrollado una mesa de debate que, bajo el título de Usuarios seguros y formación ha reunido a varios expertos en la materia con el objetivo de poner en común las debilidades y fortalezas de este aspecto de la seguridad de los motoristas.

La responsable de seguridad vial de la Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas, Veneta Vasileva, ha presentado tanto el “sello europeo de calidad formativa” como las directrices para programas formación voluntaria a lo largo de la vida, unas guías que ofrecen herramientas abiertas para diseñar cursos basados en datos reales de siniestros y con pedagogía de aula interactiva. Además, se promueve la transición hacia el rol del formador como orientador, fomentando la autoevaluación y la adaptación constante al tráfico.

Por su parte, la subdirector general de Formación y Educación Vial de la DGT, Montserrat Pérez, ha llevado a cabo un recorrido por los cambios que se han llevado a cabo en esta materia en los últimos años en España, destacando la actualización de los exámenes teóricos en la que se está trabajando para incluir videos interactivos de percepción de riesgos, evitando la simple memorización, la reforma del curso de acceso al permiso A, la creación de un módulo específico sobre conductas imprudentes en motocicleta dentro de los cursos de recuperación de puntos o la consolidación de los cursos voluntarios de conducción segura y eficiente.

Para cerrar esta mesa, el director del Servei Català de Trànsit, Ramón Lamiel, ha defendido la prescripción de formación técnica continua como una herramienta de máxima eficiencia articulada a lo largo de todas las etapas vitales del conductor y ha propuesto analizar la posibilidad de que los



centros médicos de reconocimiento para que sean ellos los que puedan prescribir este reciclaje formativo.

Al final de la mañana, el director de la Comisión de Movilidad de la Federación Internacional de Motociclismo, Jasper Christensen, y el secretario general de la Federación de Asociaciones Europeas de Motoristas, Wim Taal, han tenido la oportunidad de abrir el debate sobre el futuro de la seguridad y la movilidad en moto desde la perspectiva de los usuarios.

Ya por la tarde han tenido lugar dos mesas de debate más. En la primera de ellas, en la que se ha debatido sobre Ingeniería para unas motos más seguras y conectadas, han participado los miembros del Connected Motorcycle Consortium, Hennes Fischer, asesor sénior, de Yamaha Motor Europe y Sebastian Will, jefe de proyectos del Instituto de Ciencias del Tráfico de Würzburg, para hablar sobre el tiempo de reacción del motorista: claves para el diseño de sistemas de alerta; el jefe de producto de BMW Motorrad, Arnd Dippel, bajo el epígrafe “Dos ruedas. Cuatro ruedas. La estrategia de seguridad integral de BMW. Cómo las funciones de seguridad activa hacen que el motociclismo sea más seguro”, y por último el responsable de Asuntos Regulatorios de KTM, Karl-María Grugl, para hablar de cómo impulsar la seguridad del motorista mediante la innovación y el desarrollo.

En la segunda mesa los expertos han debatido sobre el diseño de carreteras más seguras para las motos y en ella han intervenido el responsable de políticas públicas de la Comisión Europea, Mircea Ionescu, para hablar de la gestión de la seguridad de las infraestructuras viales en Europa, el investigador senior del Vias Institute, Kishan Vandael Schreurs, para hablar del filtrado de las motos entre el tráfico y el miembro del Grupo de Trabajo de Usuarios Vulnerables de la Asociación Mundial de la Carretera, Roberto Llamas, para hablar sobre los Sistemas de protección para motoristas y otros aspectos de seguridad en la gestión del tráfico de motocicletas (Proyecto Especial PIARC).

CLAUSURA DE LA CONFERENCIA

A continuación ha tenido lugar la presentación de las conclusiones del Congreso que ha corrido a cargo del director del Observatorio Nacional de



Seguridad Vial, Álvaro Gómez, y de la responsable de seguridad vial y movilidad de ANESDOR, Alba Martínez, y por último se dado paso a la clausura de esta segunda edición de la conferencia, en la que han intervenido el director general de la Fundación Ibercaja, José Luis Rodrigo, el secretario general de ANESDOR, José María Riaño, y el director general de Tráfico, Pere Navarro.

Para Rodrigo “La dimensión internacional alcanzada por esta segunda edición demuestra la relevancia de un foro que nació hace dos años con una vocación clara: convertirse en un espacio de referencia para el debate y la reflexión sobre la seguridad vial de la motocicleta. Porque hablamos de tecnología, de normativa o de infraestructuras, pero, en último término, hablamos de personas. De millones de ciudadanos que utilizan la moto para desplazarse y que esperan regresar seguras a sus hogares al final de cada trayecto. Por eso la seguridad vial es una de las expresiones más valiosas que podemos abordar. Porque detrás de cada avance, de cada mejora normativa o de cada nueva tecnología hay vidas que pueden protegerse”.

Para el secretario general de ANESDOR “Zaragoza ha sido durante dos días el punto de encuentro mundial de la seguridad de los motoristas. Quienes regulan, investigan, fabrican y utilizan la moto hemos compartido conocimiento y nos llevamos consensos que ahora tenemos que convertir en medidas”.

Riaño ha añadido que “la moto es parte de la solución a los retos de movilidad de nuestras ciudades, y la industria tiene la responsabilidad de hacerla cada día más segura. Los avances en conectividad, seguridad activa, equipamiento y formación demuestran que la seguridad avanza cuando trabajamos juntos”.

Pere Navarro por su parte, ha manifestado que “ha quedado constatado que la motocicleta tiene cada vez más peso en la movilidad de nuestras ciudades y, en muchos países, es el principal medio de transporte de millones de familias. Este creciente protagonismo en la movilidad hace aún más necesario reforzar la atención a la seguridad de los motoristas y dedicar espacios específicos, como este Congreso, a buscar soluciones, especialmente, cuando en nuestro país fallecen cada año cerca de 500 motoristas y a nivel mundial su mortalidad ha aumentado un 30% en la última década. El intercambio de experiencias y buenas prácticas que hemos compartido en Zaragoza pone de manifiesto que solo desde la



colaboración entre administraciones, fabricantes y usuarios podremos avanzar hacia un objetivo común: reducir la siniestralidad de este colectivo.

España tiene experiencia, conocimiento y buenas prácticas en seguridad de motoristas, y también la responsabilidad de compartirla con aquellos países donde la mortalidad de este colectivo es una auténtica tragedia, tal y como nos han contado. Queremos que España sea un referente internacional en seguridad vial de motoristas y que este congreso siga siendo un punto de encuentro para compartir soluciones que funcionan. Porque no hay que olvidarse, en este mundo individualista en el que vivimos, que el conocimiento que puede salvar vidas no puede quedarse dentro de nuestras fronteras”.