

LA CATENARIA



Ana S. Ameneiro

X (twitter) @alamedera

Los motoristas siguen encabezando los accidentes mortales en vías interurbanas

Los conductores de motos son el grupo vulnerable más perjudicado en carretera: 304 personas perdieron la vida en 2025, una cifra muy superior a las 236 muertes registradas hace una década

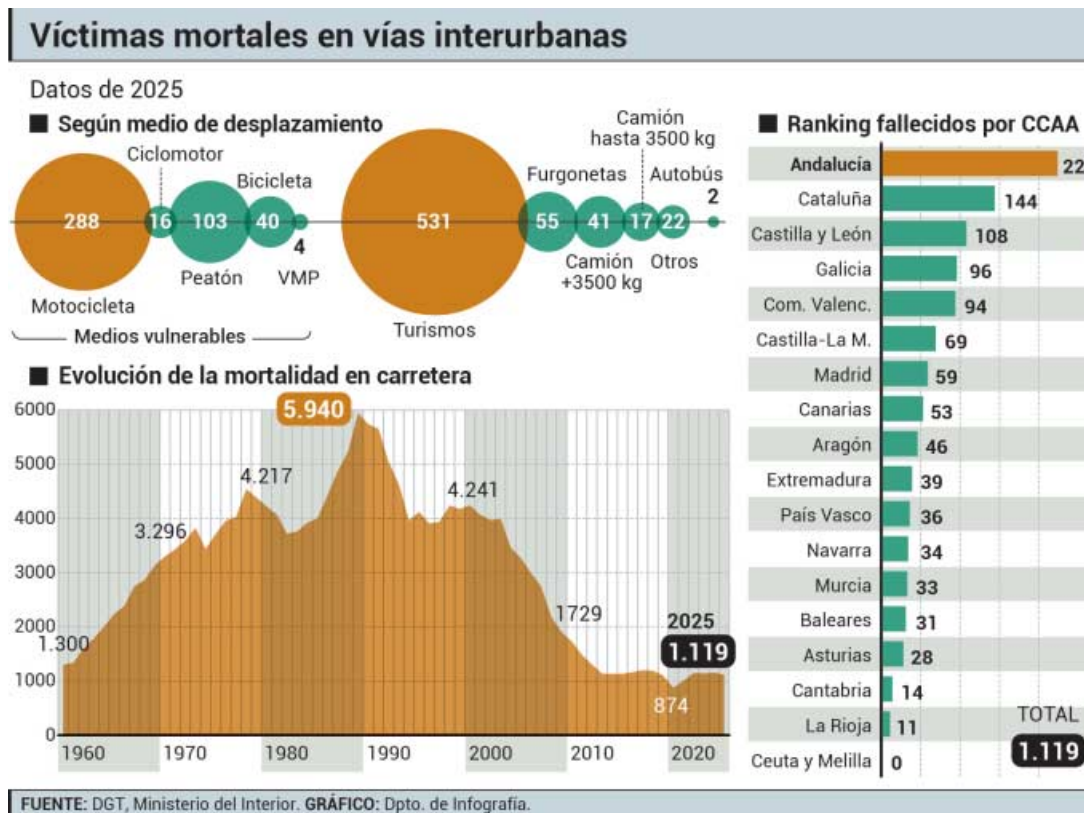
A la muerte de motoristas en carreteras sigue aumentando drásticamente en todo el país, en contraste con la tendencia a la baja de la mortalidad vial en vías interurbanas que se viene produciendo en los últimos años, también en 2025. Sumando las víctimas mortales de los últimos 10 años, 2.385 conductores y pasajeros de motocicletas han perdido la vida en siniestros de este tipo.

En Sevilla también hemos sufrido el diciembre más negro, con cuatro motoristas muertos especialmente en zonas urbanas de la capital, a excepción de la carretera A-8058. Los siniestros dentro de la capital se debieron en un caso a un infarto en el puente del Cachorro de acceso a Sevilla tras el que chocó con el sentido contrario y en otros dos a pérdidas del control del vehículo a horas nocturnas.

El año pasado fallecieron un total de 304 motoristas (288 motos más 16 ciclomotores) en España en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales, cinco más que en 2024, lo que convierte a este colectivo vulnerable en carretera en el más perjudicado, en comparación con los peatones, ciclistas y patinetes. Hace una década los números de motoristas muertos no eran tan elevados: 236 en el año 2016 que subieron a 286 en 2019, según los datos provisionales de la DGT referidos a los accidentes en las 24 horas posteriores.

De los 304 motoristas fallecidos, la mayor parte lo fueron en vías convencionales: 72 lo fueron en siniestros en autopista y autovía (nueve menos que en 2024) y 232 murieron en vías convencionales (14 más que el pasado año).

La salida de vía es la principal causa de accidentes interurbanos, tanto en motos co-



mo en el resto de vehículos, y esta se produjo en un tercio de los casos por velocidad excesiva en 2024. “Las altas velocidades a las que circulan algunos motoristas en las carreteras secundarias son la mayor causa de siniestralidad”, explica el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) en un reciente informe sobre conductas imprudentes en motocicleta, que apunta además otros motivos como la existencia de un solo carril por sentido, las numerosas curvas, la convivencia con vehículos grandes, la irrupción de personas, vehículos y animales en la calzada.

En 2025 los usuarios vulnerables continuaron siendo los más afectados por los siniestros viales, ya que concentran el 40% de las víctimas mortales, es decir, 451 fallecidos, lo que representa una disminución del 1% (-6) en comparación con 2024.

En cuanto a los peatones, las víctimas mortales ascendieron a 103, con una leve reducción del 4% (-4) respecto a 2024. 39 de los peatones atropellados fueron en autopistas o autovías y 64 en carreteras convencionales, 13 menos y 9 más respectivamente que en 2024.

Desde la DGT se destaca

La salida de vía por velocidad excesiva es la causa más frecuente de los accidentes

que la siniestralidad de las motocicletas es más compleja por diversos motivos: mayor vulnerabilidad del motorista, menor visibilidad y estabilidad de la moto, influencia de factores como la lluvia y el viento, las irregularidades de la calzada, la mayor exposi-

ción a errores de otros conductores y diferencias en la velocidad hacen los siniestros más frecuentes y graves que en otro tipo de vehículos, explica el área de Planificación Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

El balance de siniestros registrados en las vías interurbanas entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del pasado año, arroja un 1.119 personas fallecidas y 4.936 personas heridas que requirieron hospitalización.

Respecto a 2024, los datos reflejan una disminución de 35 fallecidos (-3%). Es el segundo valor más bajo desde 1960, solo mejorado por el de 2019, y con la salvedad de que las cifras de 2020 y 2021 no son tenidas en cuenta al estar distorsionadas por la pandemia.

Estas cifras se enmarcan en un contexto de aumento en el número de desplazamientos

de largo recorrido, que el año pasado crecieron un 3,39% respecto a 2024 hasta alcanzar los 478,56 millones de movimientos, récord absoluto. La tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos se ha situado en 2,1, el valor más bajo de toda la serie. En 2025 se contabilizaron 36 días blancos, sin ninguna víctima mortal en las carreteras, una cifra superior a los 28 días sin fallecidos de 2024, un dato que refleja una tendencia positiva en la reducción de la siniestralidad vial.

El Gobierno celebra la bajada de la siniestralidad mortal en carreteras, pero insiste en la urgencia de que se apruebe la proposición de ley que reduce la tasa máxima de alcohol permitida para conducir porque “la lucha contra el alcohol en la conducción con una estrategia de tolerancia cero salva vidas”, destaca el ministro del Interior.

La mayor reducción de víctimas mortales ha tenido lugar en siniestros en autopistas y autovías, con 30 fallecidos menos (298) frente a la menor disminución de fallecidos en el resto de las vías interurbanas. Tres de cada cuatro fallecidos se producen en carreteras secundarias.

Sobre el perfil de las víctimas, las personas conductoras siguen siendo las más afectadas (73% del total de fallecidos), con 818 víctimas mortales. Los pasajeros ocupan el segundo lugar, con 198 fallecidos (18%), seguidos por los peatones, que suman 103 muertes (9% del total). La franja de más de 65 años registra el mayor número de personas fallecidas con 239 víctimas mortales (21% del total). En cuanto a la localización de los siniestros, Andalucía y Cataluña registraron las mayores cifras de víctimas, con un 20 y un 13% respectivamente.