

# Radiografía de la siniestralidad de las motocicletas por salidas de vía

Investigación de los siniestros por salida de vía en el ámbito interurbano 2017-2024

RESUMEN EJECUTIVO

Estudio realizado por:

VNIVERSITAT  
ID VALÈNCIA  INTRAS

Con la colaboración de:

 metalesa



**Créditos:**

Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. INTRAS  
(Universitat de València).

**Autores del estudio:**

José Ignacio Lijarcio

Javier Romaní

Luis Montoro

**Edición:** mayo 2026

**Informe Técnico:** EPI/1/2026

Estudio impulsado por METALESA SEGURIDAD VIAL con la colaboración de José Carlos Cucarella y César Valero.

El copyright y otros derechos de propiedad intelectual de este documento pertenecen a la Universitat de València y Metalesa. Se autoriza la reproducción total o parcial para uso no comercial, siempre que se cite el nombre completo del documento, año e institución.



# Introducción

## Las salidas de vía en motocicletas: una tipología crítica de siniestralidad

Las **salidas de vía** con víctimas (fallecidos-heridos) de motocicleta constituyen una tipología crítica dentro de la siniestralidad interurbana. No son la configuración más frecuente, pero sí una de las más lesivas: representan uno de cada cuatro siniestros interurbanos de motocicleta y concentran más de cuatro de cada diez fallecidos en este colectivo.

La lectura preventiva es clara: la salida de vía no debe entenderse solo como una pérdida de control del vehículo, sino como una prueba de la capacidad de la infraestructura para proteger a un usuario vulnerable cuando se produce un error, una desviación de trayectoria o una pérdida de estabilidad.

En el presente documento se muestran los **resultados más destacables del estudio** sobre siniestros de motocicletas en vías interurbanas en los que se ha producido una salida de vía entre 2017 y 2024. La fuente del estudio ha sido la base de datos de siniestros viales con víctimas *ARENA de la Dirección General de Tráfico*, considerando el periodo entre los años 2017 y 2024. De esta base de datos, se han aislado los siniestros en vías interurbanas en los que se ha visto implicado un ciclomotor o una motocicleta que ha sufrido una salida de vía. En el período considerado (2017-2024) se han registrado en vías interurbanas un total de 59.036 siniestros con víctimas de motocicleta, de los que en **14.951 casos se ha producido una salida de vía**.

Datos clave	Resultado
Siniestros interurbanos de motocicleta	59.036
Salidas de vía de motocicleta	14.951
Peso de las salidas de vía	25,3%
Víctimas en salidas de vía	16.570
Siniestros mortales o graves en salidas de vía	29,2%
Fallecidos de motocicleta en salidas de vía/fallecidos en siniestros motocicleta interurbanos	43,3%
Heridos graves de motocicleta en salidas de vía/heridos graves en siniestros motocicleta interurbanos	32,6%

Tabla 1. Datos clave del periodo 2017-2024.

## Una tipología menos frecuente que letal

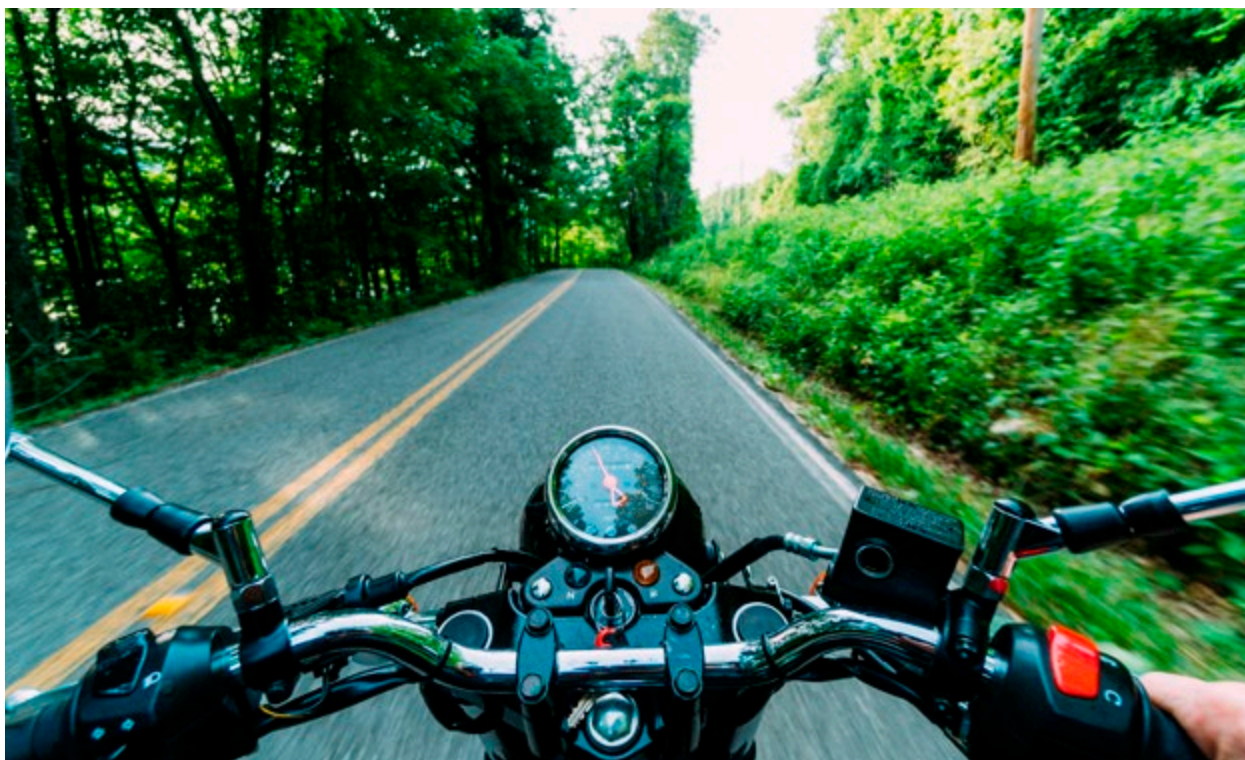
Las salidas de vía suponen el 25,3% de los siniestros interurbanos de motocicleta y el 24,0% de las víctimas. Sin embargo, su peso aumenta de forma muy acusada cuando se analiza la gravedad: **concentran el 32,6% de los heridos graves y el 43,3% de los fallecidos.**

En términos de lesividad individual, el 6,2% de las víctimas de una salida de vía fallecen y el 21,3% resultan heridas graves. En consecuencia, en un siniestro de motocicleta por salida de vía, la probabilidad de que la víctima resulte fallecida o herida grave es del 27,5%, frente al 16,5% de siniestros de motocicleta en los que no se produce una salida de vía.

Tipo de siniestro	Víctimas			
	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Fallecidos + graves
Salida de vía	6,2%	21,3%	72,5%	27,5%
Resto de siniestros de motocicleta	2,6%	13,9%	83,5%	16,5%

Tabla 2. Lesividad de las víctimas: salida de vía frente al resto de siniestros.





### ***Evolución y proyección: un problema que crece***

Tras el descenso de la siniestralidad asociado a la pandemia (por la menor movilidad), las salidas de vía de motocicleta muestran una recuperación sostenida y **alcanzan niveles elevados en los años más recientes**. En 2023 y 2024 superan los 2.000 siniestros con víctimas anuales.

La proyección realizada mediante ecuaciones de regresión **hasta 2030 apunta a un crecimiento progresivo**: de 2.192 salidas de vía proyectadas en 2025 a 2.493 en 2030. Además, su peso estimado sobre el conjunto de los siniestros con víctimas de motocicleta podría pasar del 26,4% al 28,4%.

<b>Año</b>	<b>Salidas de vía proyectadas</b>	<b>Peso estimado sobre siniestros de motocicleta</b>
2025	2.192	26,4%
2026	2.249	26,8%
2027	2.308	27,2%
2028	2.368	27,5%
2029	2.429	27,9%
2030	2.493	28,4%

**Tabla 3.** Proyección de salidas de vía de motocicleta.

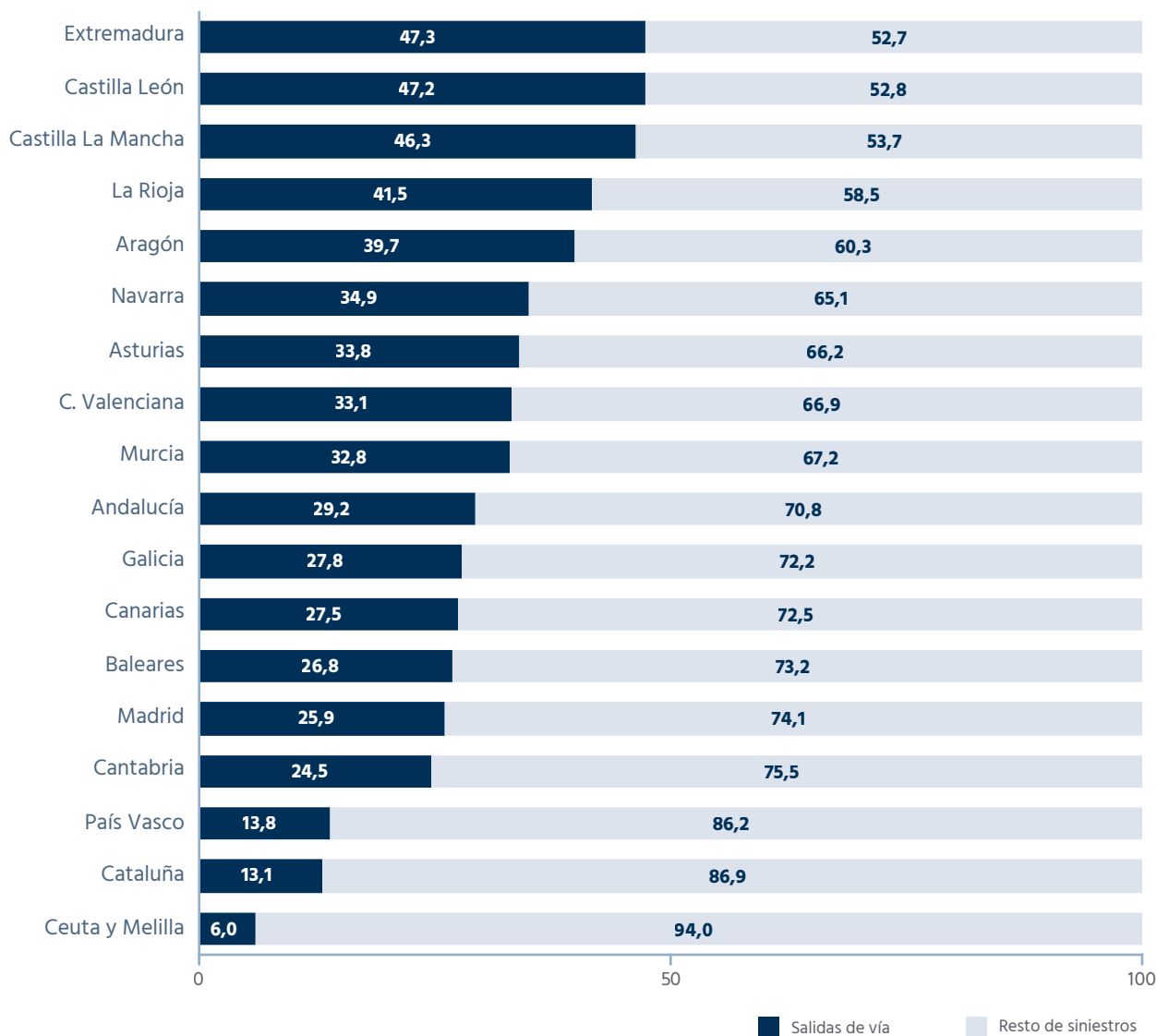
## Distribución territorial: dónde pesan más las salidas de vía

La distribución territorial muestra que no todos los territorios presentan el mismo patrón. En términos absolutos, las salidas de vía se concentran en comunidades con mayor volumen de siniestros de motocicleta. Sin embargo, cuando se analiza su peso dentro de la siniestralidad global de los motociclistas de cada territorio, destacan comunidades donde, siendo los siniestros de motocicleta poco frecuentes, las salidas de vía representan una proporción muy elevada.

Extremadura, Castilla y León, Castilla-La Mancha y La Rioja superan el 40% de los siniestros por salidas de vía sobre el total de siniestros de motocicleta. Este patrón sugiere la necesidad de una lectura territorial específica, especialmente vinculada a red convencional, trazado, márgenes, exposición motociclista u otros factores.

### Siniestros de motocicleta con víctimas por Comunidades Autónomas

Salidas de vía y resto de siniestros

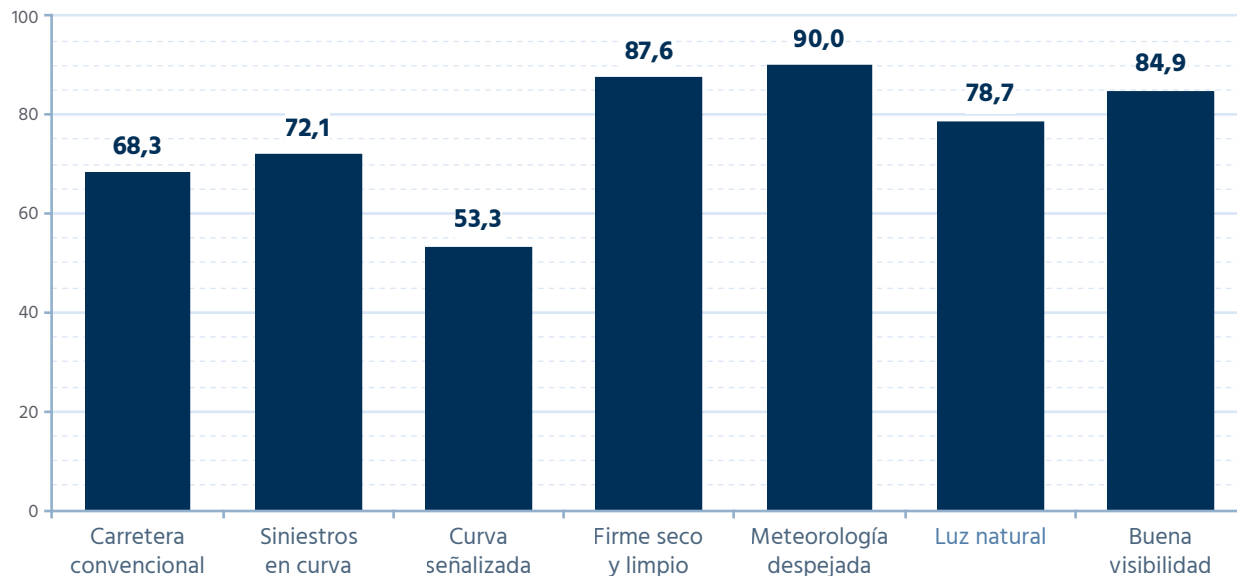


**Gráfica 1.** Comunidades donde más pesan los accidentes por salidas de vía.

## Accidentograma: el escenario típico de la salida de vía

El accidentograma de la salida de vía de motocicleta con víctimas presenta un **perfil muy definido**: carretera convencional, curva, condiciones ambientales aparentemente favorables y elevada presencia de siniestros con un solo vehículo implicado. No se trata, por tanto, de un fenómeno aleatorio, sino de una configuración de riesgo reconocible y susceptible de intervención.

### Escenario característico de la salida de vía de motocicleta



Gráfica 2. Escenario característico de la salida de vía de motocicleta.



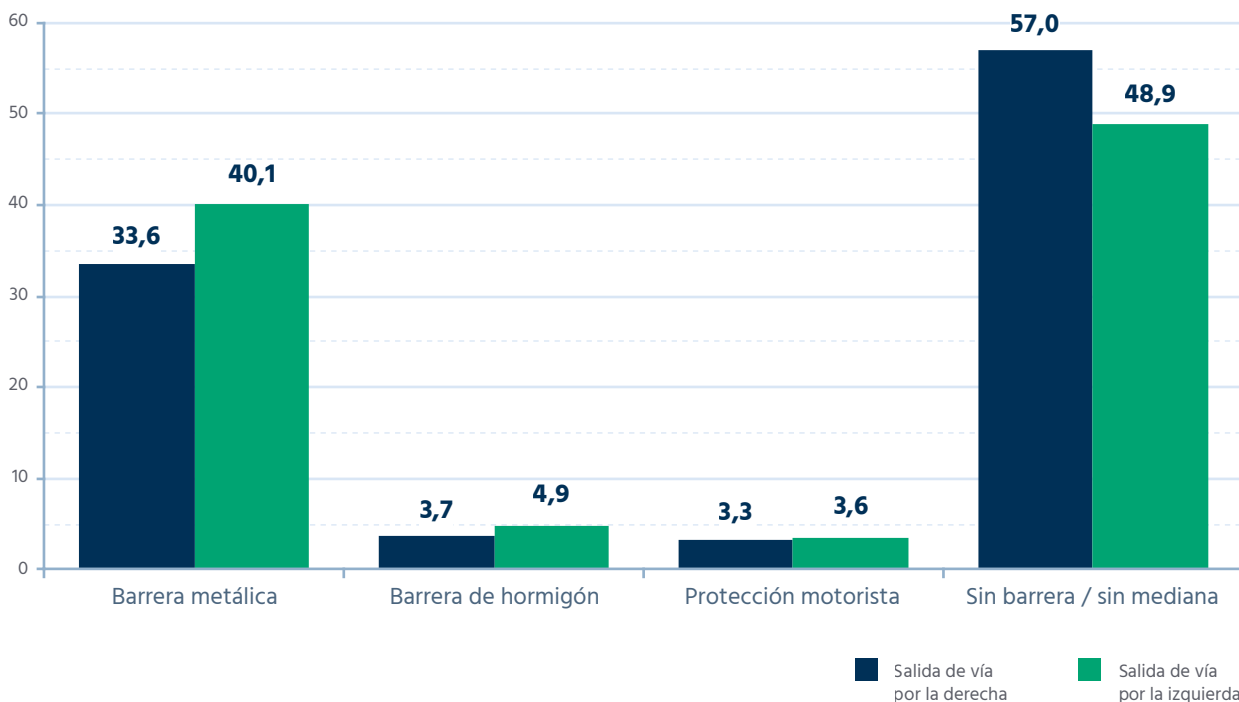
## Infraestructura, márgenes y barreras

Las salidas de vía con víctimas de motocicleta **se concentran** especialmente en **carreteras convencionales de calzada única y en curvas**. Desde el enfoque de **Sistema Seguro**, este dato (aparte del factor humano), desplaza parte de la prevención hacia la infraestructura:

- » **Diseño del trazado.**
- » **Legibilidad de la curva.**
- » **Adherencia.**
- » **Arcenes.**
- » **Márgenes.**
- » **Obstáculos laterales.**
- » **Sistemas de contención.**

El estudio realizado muestra que **la presencia de protección específica para motoristas** en caso de siniestro por salida de vía **es reducida**. En las salidas por la derecha, la protección motorista aparece en el 3,3% de los siniestros; en las salidas por la izquierda, en el 3,6%. Sin embargo, el resultado más destacable es que el 57,0% de las salidas de vía por la derecha no consta la existencia de una barrera lateral y en el 48,9% de las salidas por la izquierda no consta la existencia de mediana.

### Barreras y protección específica para motoristas



Gráfica 3. Barreras y protección específica para motoristas.

## Momento del siniestro: noche, fin de semana y estacionalidad

Las salidas de vía muestran una concentración temporal muy marcada. Los sábados y domingos agrupan el 51,1% de las salidas de vía. Además, durante la madrugada, aunque hay menos accidentes, aumenta notablemente el peso de esta tipología: entre las 03:00 y las 04:00 horas llega a representar el 50,0% del total de los siniestros de motocicleta.

La noche incrementa la gravedad: el 34,4% de las salidas de vía nocturnas son mortales o graves, frente al 27,6% de las diurnas. Este patrón apunta a la necesidad de mejorar la visibilidad, el guiado y la legibilidad del trazado en tramos críticos.

Momento del siniestro	Resultado
Salidas de vía entre sábado y domingo	51,1%
Salidas de vía nocturnas mortales o graves	34,4%
Salidas de vía diurnas mortales o graves	27,6%
Pico horario	03:00-04:00 h
Peso en el pico horario	50,0%

Tabla 4. Momento del siniestro.



## Vehículo y configuración del siniestro

La salida de vía con víctimas de motocicleta responde de forma casi completa al patrón de siniestro solitario: el 94,1% de los casos implica a un único vehículo. Este dato refuerza la importancia de la interacción entre motocicleta, trazado, margen, velocidad, adherencia e infraestructura.

También destaca la sobrerrepresentación de las motocicletas de más de 125 cc, que concentran el 72,2% de las salidas de vía. Además, en este grupo se observa mayor severidad: el 7,9% de los siniestros son mortales y el 23,9% son graves.

Siniestros	Resultado
Salidas de vía con un único vehículo implicado	94,1%
Salidas de vía con dos o más vehículos	5,9%
Motocicleta >125 cc en salidas de vía	72,2%
Siniestros mortales en >125 cc	7,9%
Siniestros graves en >125 cc	23,9%

Tabla 5. Configuración y vehículo.





## Víctimas y conductores

La salida de vía de motocicleta apenas genera víctimas ajenas al vehículo siniestrado. **El 89,1% de las víctimas son conductores de la motocicleta y el 10,0% pasajeros.** Solo el 0,9% corresponde a víctimas ajenas a la motocicleta. Entre los fallecidos destaca el hecho de que el 93,9% son los propios conductores de la motocicleta.

El **perfil** del conductor es claramente **masculino**: el 92,4% de los conductores implicados en salidas de vía son hombres. La **edad media** de los conductores se sitúa en **41,1 años**, con un peso relevante de los grupos de menor y mediana edad.

Víctimas	Resultado
Víctimas conductores de motocicleta	89,1%
Víctimas pasajeros de motocicleta	10,0%
Víctimas ajenas a la motocicleta	0,9%
Fallecidos conductores de motocicleta	93,9%
Conductores hombres	92,4%
Edad media del conductor	41,1 años

Tabla 6. Perfil humano de la salida de vía.



# Conclusiones

La **salida de vía de motocicleta es una tipología** que entre otras cosas, **pone a prueba la capacidad de la infraestructura para proteger al usuario vulnerable.**

La prioridad no es solo evitar que la motocicleta abandone la calzada, sino conseguir que, cuando eso ocurra, el **entorno no convierta la situación en una lesión grave o mortal.**

Los resultados del informe muestran un patrón muy definido. **Las salidas de vía con víctimas se producen:**

- » En **carreteras convencionales.**
- » En **curvas.**
- » En **condiciones** aparentemente **favorables.**
- » Los **fines de semana.**
- » Son **siniestros solitarios.**
- » Se dan sobre todo en **motocicletas de mayor cilindrada.**

Este patrón exige, entre otras cosas, **una respuesta igualmente específica:**

- » **Carreteras perdonadoras.**
- » **Márgenes amables.**
- » **Sistemas de contención adaptados.**
- » **Tratamiento de curvas.**
- » **Gestión inteligente de velocidad.**
- » **Priorización de tramos críticos.**

En definitiva y a la luz de los datos expuestos, **actuar para conseguir una infraestructura segura para motoristas** no es una medida complementaria, sino una estrategia central para **reducir las muertes y lesiones graves** de los motoristas en las vías interurbanas. En una salida de vía, la carretera deja de ser solo soporte de movilidad y pasa a convertirse en un elemento determinante de la supervivencia.





Estudio realizado por:

VNIVERSITAT  
ID VALÈNCIA  INTRAS

Con la colaboración de:

 metalesa