

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

UN INFORME DE

*estamos
seguros*

 **CENTRO ZARAGOZA**
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
SOBRE VEHÍCULOS, S.A.

UNESPA



ÍNDICE

Agradecimiento	4
Evolución reciente	5
Distribución básica por cilindradas	7
Antigüedad de los vehículos de dos ruedas	9
Los conductores	14
Considerando la edad.....	14
Combinaciones de conductores.....	15
Tipologías individuales más comunes.....	15
Edad y cilindrada del vehículo	18
El aprendizaje de la moto: la relación peso/potencia	19
Considerando el sexo	22
Sexo y cilindrada del vehículo.....	22
Considerando la experiencia del conductor	23
Distribución territorial	23
Evolución territorial histórica	30
Por sexos.....	33
La cilindrada de los vehículos	37
Los vehículos según su marca	42
¿En qué provincia se conduce mejor en moto?.....	44
¿Cuál es la ciudad más motera de España (y el barrio)?	46
¿Y el barrio?.....	49



ÍNDICE DE TABLAS

Ilustración 1: Evolución reciente del volumen de vehículos de dos ruedas asegurados.	5
Ilustración 2: Evolución reciente de los vehículos de dos ruedas. 2010=100.	6
Ilustración 3: Evolución anual media 2010-2020 de los vehículos de dos ruedas asegurados y del parque total.	6
Ilustración 4: Distribución de las motos, de acuerdo con su cilindrada.	7
Ilustración 5: Distribución del parque asegurado de dos ruedas, por categoría de cilindrada.	8
Ilustración 6: Cilindrada media de los vehículos de dos ruedas, según la edad del conductor.	18
Ilustración 7: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de dos ruedas. Relación peso/potencia/edad total.	20
Ilustración 8: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de ciclomotor. Relación peso/potencia/edad.	20
Ilustración 9: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de escúter. Relación peso/potencia/edad.	21
Ilustración 10: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de dos ruedas. Relación peso/potencia/edad.	21
Ilustración 11: Distribución de los conductores de dos ruedas, por sexos.	22
Ilustración 12: Expresión geográfica de la tasa de motorización de ciclomotores.	27
Ilustración 13: Expresión geográfica de la tasa de motorización de escúteres.	28
Ilustración 14: Expresión geográfica de la tasa de motorización de motos.	28
Ilustración 15: Expresión geográfica de la tasa de motorización de motos + escúteres.	29
Ilustración 16: Expresión geográfica de la tasa de motorización del total dos ruedas.	29
Ilustración 17: Expresión geográfica de las diferencias en la evolución 2012-2020 del número de motos y escúteres.	32
Ilustración 18: Expresión geográfica de la evolución 2012-2020 de la tasa de motorización de motos y escúteres.	32



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Tabla 1: Tasas de aseguramiento de vehículos de dos ruedas en las coberturas voluntarias.	7
Tabla 2: Antigüedad media del vehículo de dos ruedas, según su categoría de cilindrada.	9
Tabla 3: Antigüedad media de los vehículos de dos ruedas, por provincias.	9
Tabla 4: Volumen de vehículos de dos ruedas de más de 25 años y densidad de los mismos, por ciudades.	11
Tabla 5: Conductores de vehículos de dos ruedas, según su tramo de edad.	14
Tabla 6: Distribución de los vehículos de dos ruedas, según la existencia o no de otro conductor.	15
Tabla 7: Los 10 perfiles de conductores más comunes en cada tipo de vehículo de dos ruedas.	16
Tabla 8: Los 10 perfiles más comunes de dos conductores habituales en un vehículo de dos ruedas.	17
Tabla 9: Cilindrada media en centímetros cúbicos, según el tramo de edad del conductor y el tipo de vehículo.	19
Tabla 10: Cubicajes medios, por tipo de vehículo y sexo.	22
Tabla 11: Distribución de los conductores de dos ruedas, según su experiencia.	23
Tabla 12: Distribución de los vehículos de dos ruedas, por provincias.	24
Tabla 13: Tasas de motorización (vehículos por 100.000 habitantes) en las diferentes provincias, para los vehículos de dos ruedas.	26
Tabla 14: Tasas evolutivas 2012-2020 de motos y escúteres, por provincias.	30
Tabla 15: Distribución de los conductores de dos ruedas por sexos en cada provincia.	33
Tabla 16: Distribución por sexos de los conductores de dos ruedas en las ciudades españolas.	34
Tabla 17: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas, por provincias.	37
Tabla 18: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas en las principales ciudades de España.	39
Tabla 19: Estimación del peso de las diferentes marcas, según el tipo de vehículo de dos ruedas.	42
Tabla 20: Diferenciales en la probabilidad de provocar un accidente para motos y escúteres, por provincias.	44
Tabla 21: La densidad de motos de alta gama en las ciudades españolas.	46
Tabla 22: Los barrios más moteros de España.	49



Agradecimiento

Este informe de Estamos Seguros es posible gracias a la colaboración de Centro Zaragoza. Los informes sobre el seguro del automóvil suelen alimentarse de información facilitada por Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras (Tirea); notablemente de su estadística MicroESA, que aporta información muy interesante y granular sobre los vehículos asegurados en España, sus conductores y los percances que sufren.

Los estudios que incluyen información sobre marcas y modelos de vehículo, sin embargo, no se podrían hacer sin el apoyo de Centro Zaragoza y su base de datos Base 7. Esta herramienta permite identificar, dentro de las bases de datos disponibles, la marca y el modelo del vehículo. Por lo tanto, la colaboración de Centro Zaragoza es fundamental en trabajos como este.

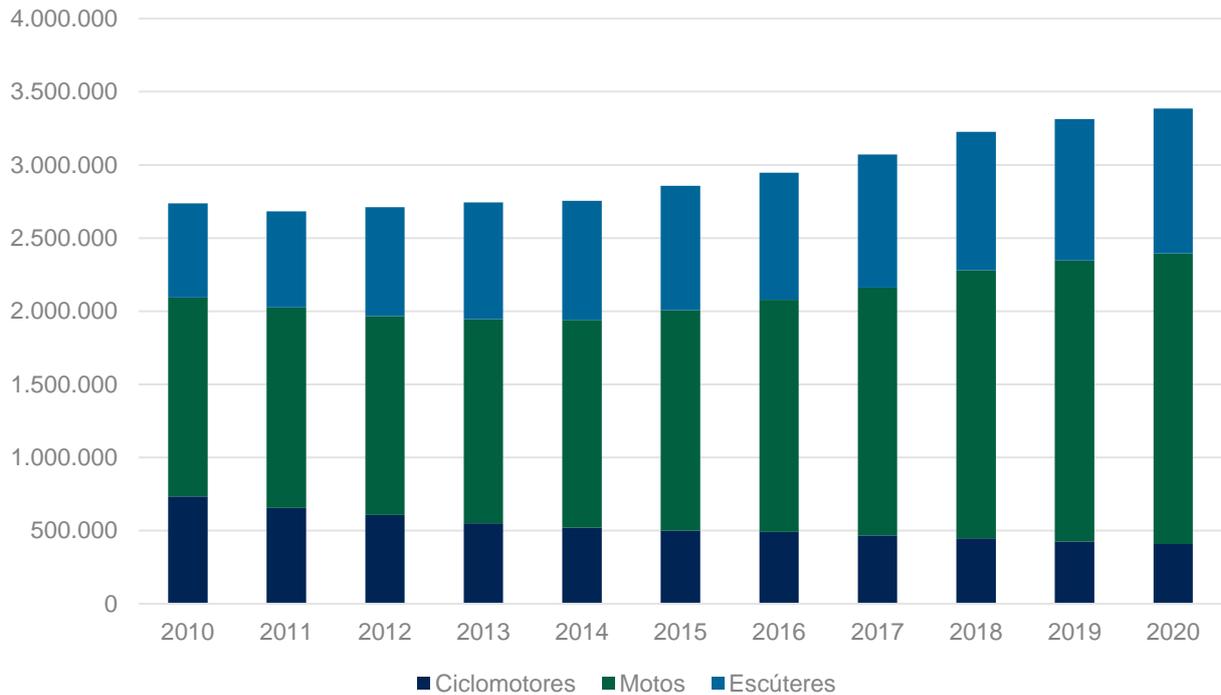
El estudio también ha contado con la aportación de ANESDOR, la asociación que representa a las empresas de vehículos de dos ruedas.



Evolución reciente

En 2020 había en España 3.385.925 vehículos asegurados de dos ruedas. Esto supone una expansión de los mismos estimada en el 2,2% respecto del año anterior.

Ilustración 1: Evolución reciente del volumen de vehículos de dos ruedas asegurados.



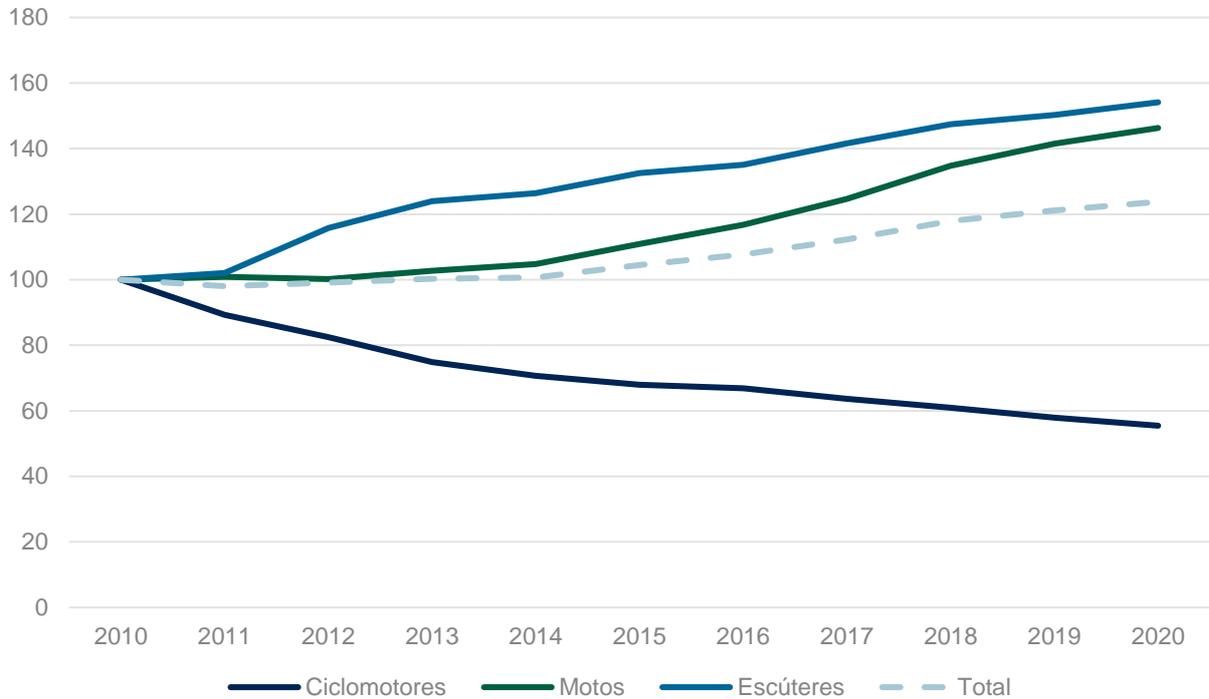
Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

En un entorno de largo plazo (2010-2020), se aprecian claramente las dos evoluciones diferentes que se han producido en el ámbito de las dos ruedas: mientras el número de ciclomotores asegurados ha decrecido en un 45%, el número de motos ha crecido prácticamente en esa proporción, y el de escúteres lo ha hecho en un 54%.



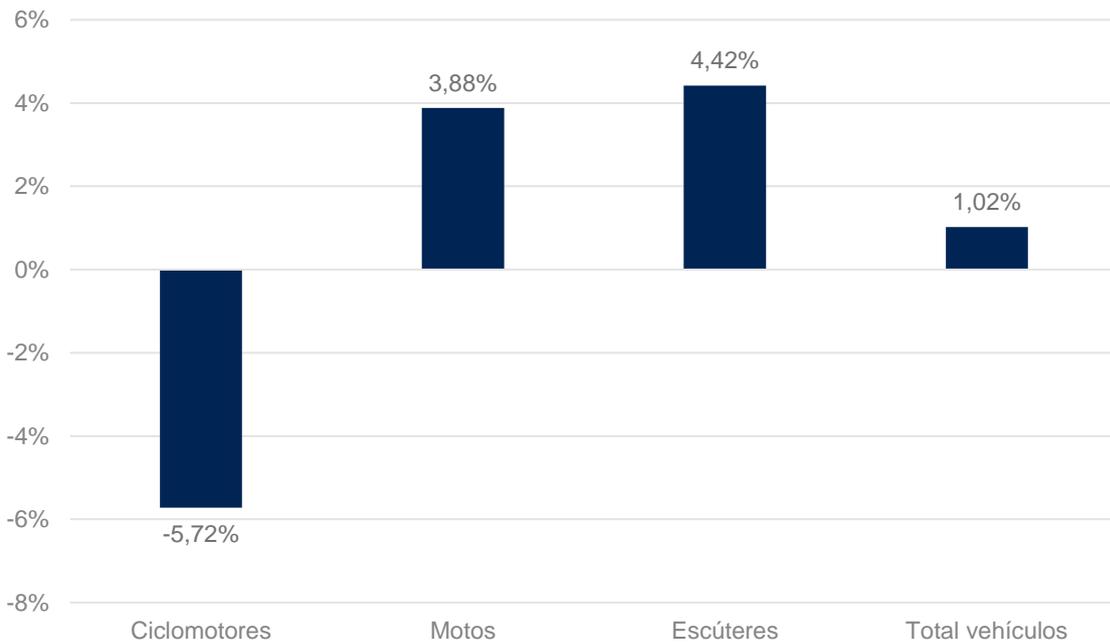
LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

Ilustración 2: Evolución reciente de los vehículos de dos ruedas. 2010=100.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Ilustración 3: Evolución anual media 2010-2020 de los vehículos de dos ruedas asegurados y del parque total.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Más allá del seguro obligatorio, que se supone del 100% del parque de dos ruedas, las coberturas de asistencia, defensa jurídica y ocupantes son las que mayor nivel de aseguramiento registran entre este tipo de vehículos. Por otra parte, destaca la extensión del subsidio por pérdida de carné de conducir. Esta cobertura pone de manifiesto la interacción de personas que usan el vehículo de dos ruedas como instrumento de trabajo.

Tabla 1: Tasas de aseguramiento de vehículos de dos ruedas en las coberturas voluntarias.

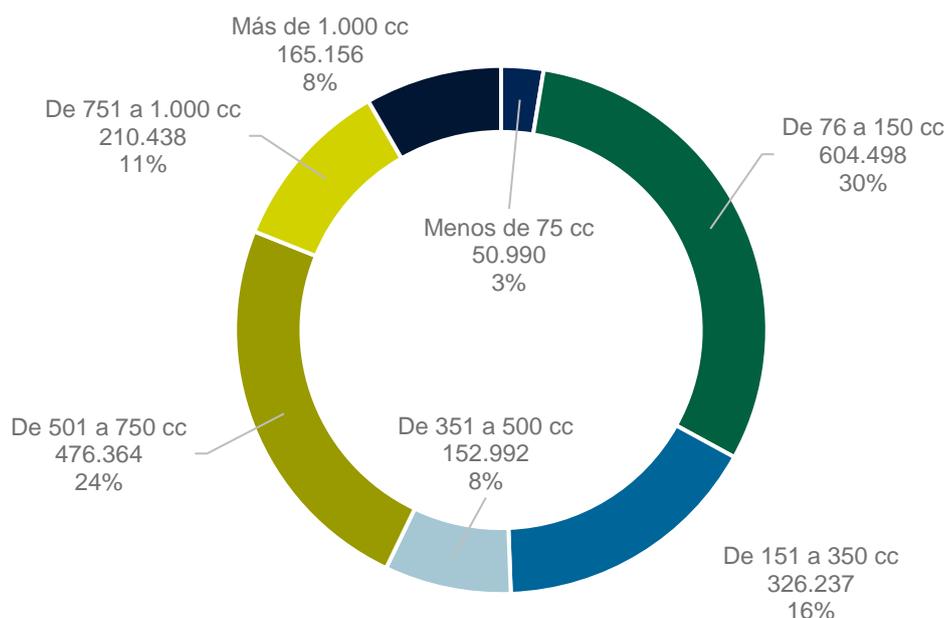
TIPO	ASIST. VIAJE	DAÑOS PPIOS	DEF. JUR.	INCENDIO	OCU-PANTES	RET. CARNÉ	ROBO
Ciclomotores	52,39%	0,04%	91,99%	0,74%	68,23%	14,28%	0,06%
Motos	51,72%	7,12%	84,01%	17,15%	79,93%	17,85%	18,23%
Escúteres	33,43%	5,35%	63,63%	9,03%	78,12%	40,28%	8,46%
Motos + escúteres	45,63%	6,53%	77,22%	14,45%	79,33%	25,32%	14,97%
Todos	46,44%	5,75%	79,00%	12,80%	77,99%	23,99%	13,18%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Distribución básica por cilindradas

La información disponible a través de la MicroESA permite estimar que, si se toma como referencia la cilindrada, el colectivo mayor de motos en el parque asegurado español es aquél que varía entre los 75 y los 150 centímetros cúbicos (cc). Una de cada tres motocicletas es de este tipo. El segundo grupo más numeroso, uno de cada cuatro vehículos de esta tipología, se da entre los vehículos de entre 500 cc y 750 cc.

Ilustración 4: Distribución de las motos, de acuerdo con su cilindrada.

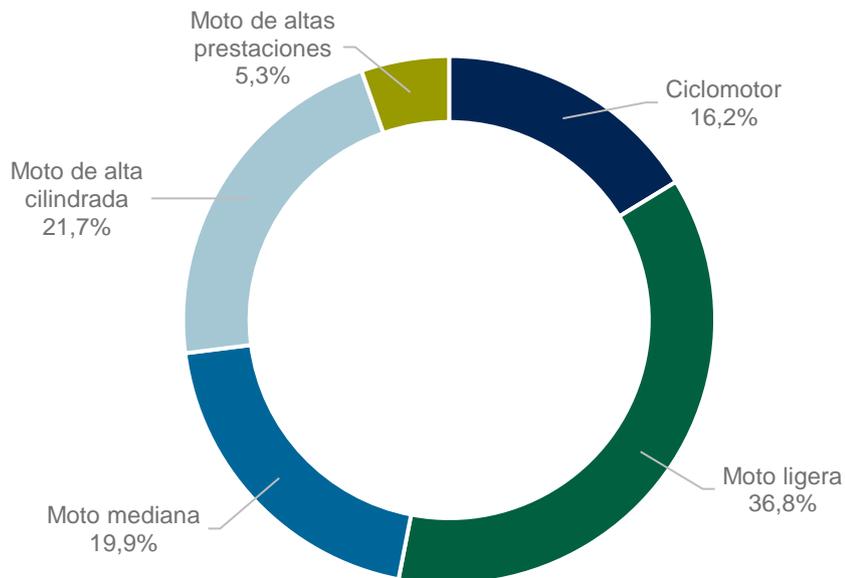


Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.



Categorizando los vehículos de dos ruedas de acuerdo con su cilindrada¹, se observa un parque asegurado bastante equilibrado entre las distintas categorías. Aun así, es palpable la importancia que reviste la categoría de motos ligeras, que suponen aproximadamente una de cada tres unidades.

Ilustración 5: Distribución del parque asegurado de dos ruedas, por categoría de cilindrada.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

¹ Ciclomotores hasta 50 cc; moto ligera de 50 a 125 cc; moto mediana de 125 a 500 cc; moto de alta cilindrada de 500 a 1.000 cc; y, finalmente, moto de altas prestaciones a partir de 1.000 cc.

Antigüedad de los vehículos de dos ruedas

La antigüedad media observada para el parque asegurado de dos ruedas es de 12,1 años, lo que supone un ligero envejecimiento sobre los 11,8 años observados con datos 2019. Esta cifra, sin embargo, es matizable. La moto, como el turismo, es objeto del coleccionismo vintage. Aunque el parque de las dos ruedas es más limitado que el de cuatro ruedas, existe siempre el riesgo de que la presencia de la moto antigua pueda modificar las edades medias. Y, realmente, lo hace: la edad media, sesgando la muestra para no contar aquellos vehículos asegurados de más de 25 años de antigüedad, es de 10,1 años.

En todo caso, en lo que se refiere a las edades medias por categorías, las motos más jóvenes tienden a ser las ligeras, y las de mayor vida útil los ciclomotores y las motos medianas.

Tabla 2: Antigüedad media del vehículo de dos ruedas, según su categoría de cilindrada.

TIPO	ANTIGÜEDAD MEDIA
Ciclomotor	14,6
Moto ligera	9,7
Moto mediana	14,2
Moto de alta cilindrada	12,6
Moto de altas prestaciones	10,8
Total	12,1

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Un análisis territorial desvela que las antigüedades medias de los vehículos de dos ruedas observadas en la base varían significativamente. En concreto, van desde la máxima de 15 años en la provincia de Lugo hasta una mínima de 9,5 años en Ceuta.

Tabla 3: Antigüedad media de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

PROVINCIA	ANTIGÜEDAD MEDIA
Lugo	15,0
Ciudad Real	14,7
Ávila	14,5
Soria	14,4
Cuenca	14,3
Guadalajara	14,3
Segovia	14,1
Albacete	14,0
La Coruña	14,0
León	14,0
Teruel	13,9
Cáceres	13,8
Huesca	13,8



PROVINCIA	ANTIGÜEDAD MEDIA
Orense	13,8
Badajoz	13,6
Burgos	13,6
Castellón	13,6
Pontevedra	13,6
Toledo	13,6
Zamora	13,5
Palencia	13,4
Asturias	13,3
Jaén	13,3
Álava	13,2
Salamanca	13,2
Murcia	13,1
Navarra	13,1
Almería	13,0
Lérida	13,0
Cantabria	12,8
Valladolid	12,8
Córdoba	12,7
La Rioja	12,7
Huelva	12,5
Tarragona	12,5
Valencia	12,5
Vizcaya	12,3
Granada	12,2
Sevilla	12,2
Alicante	12,1
Zaragoza	12,1
Gerona	11,9
Islas Baleares	11,6
Guipúzcoa	11,5
S. C. de Tenerife	11,5
Madrid	11,1
Málaga	11,1
Cádiz	10,9
Las Palmas	10,9
Barcelona	10,5
Melilla	10,1
Ceuta	9,5

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Las medias anteriores no están sesgadas teniendo en cuenta la presencia de los vehículos más veteranos, por lo que las antigüedades sin estos vehículos serían un poco más bajas. A efectos de dar una idea sobre los diferentes niveles de impacto que tiene la posesión de motos vintage, aquí se facilita, para una lista de ciudades de más de 75.000 habitantes, la situación relativa de cada una en lo que se refiere al parque de motos históricas.

Para ello, en cada municipio se han estudiado dos dimensiones:

- Volumen, consistente en el porcentaje de los vehículos más antiguos de dicho municipio sobre el total de los históricos de toda España (suma de los identificados en la base).
- Densidad, consistente en el porcentaje de los vehículos veteranos o históricos sobre el total de vehículos de cada municipio.

Los datos de volumen, como es habitual, ofrecen pocas novedades. La ciudad con más vehículos históricos de dos ruedas es Madrid, con un 10,5% del total; seguida de Barcelona, con un 9,1%; y después Valencia, Sevilla y Málaga.

Más interés descubren las cifras de densidad. Si definimos como vehículo veterano a aquel con más de 25 años, las localidades de Guadalajara, Lugo y El Ejido son las que tienen una mayor densidad de este tipo de vehículos.

Tabla 4: Volumen de vehículos de dos ruedas de más de 25 años y densidad de los mismos, por ciudades.

CIUDAD	PROVINCIA	% VEHÍCULOS VINTAGE SOBRE EL TOTAL DE ESPAÑA	DENSIDAD VEHÍCULOS VINTAGE
Albacete	Albacete	1,41%	9,81%
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	0,32%	7,21%
Alcalá de Henares	Madrid	0,57%	9,43%
Alcobendas	Madrid	0,41%	7,41%
Alcorcón	Madrid	0,34%	7,01%
Algeciras	Cádiz	0,47%	4,98%
Alicante	Alicante	1,91%	6,90%
Almería	Almería	1,10%	7,56%
Arona	Santa Cruz de Tenerife	0,27%	6,69%
Avilés	Asturias	0,23%	11,65%
Badajoz	Badajoz	0,71%	7,69%
Badalona	Barcelona	0,54%	3,43%
Baracaldo	Vizcaya	0,23%	7,46%
Barcelona	Barcelona	9,11%	5,20%
Bilbao	Vizcaya	1,16%	8,92%
Burgos	Burgos	0,57%	9,13%
Cáceres	Cáceres	0,59%	9,08%
Cádiz	Cádiz	0,45%	3,74%
Cartagena	Murcia	1,41%	12,32%



CIUDAD	PROVINCIA	% VEHÍCULOS VINTAGE SOBRE EL TOTAL DE ESPAÑA	DENSIDAD VEHÍCULOS VINTAGE
Castellón de la Plana	Castellón	1,19%	11,97%
Ceuta	Ceuta	0,41%	5,13%
Chiclana de la Frontera	Cádiz	0,43%	5,12%
Ciudad Real	Ciudad Real	0,31%	8,84%
Córdoba	Córdoba	1,73%	6,62%
Cornellà de Llobregat	Barcelona	0,20%	3,54%
La Coruña	La Coruña	0,92%	11,06%
Coslada	Madrid	0,12%	5,49%
San Sebastián	Guipúzcoa	1,39%	5,94%
Dos Hermanas	Sevilla	0,67%	7,50%
El Ejido	Almería	0,33%	12,63%
Elche	Alicante	1,29%	8,22%
Fuengirola	Málaga	0,40%	4,41%
Fuenlabrada	Madrid	0,27%	6,19%
Gandía	Valencia	0,44%	6,24%
Getafe	Madrid	0,40%	6,76%
Getxo	Vizcaya	0,49%	12,25%
Gijón	Asturias	1,36%	8,55%
Gerona	Gerona	0,72%	7,80%
Granada	Granada	1,67%	7,55%
Guadalajara	Guadalajara	0,64%	14,32%
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	0,52%	3,07%
Huelva	Huelva	0,72%	9,80%
Jaén	Jaén	0,66%	6,09%
Jerez de la Frontera	Cádiz	0,91%	5,97%
Leganés	Madrid	0,30%	5,60%
León	León	0,54%	11,42%
Lérida	Lérida	0,59%	8,85%
Logroño	La Rioja	0,69%	8,72%
Lorca	Murcia	0,53%	8,53%
Lugo	Lugo	0,54%	12,88%
Madrid	Madrid	10,54%	6,93%
Málaga	Málaga	3,35%	5,73%
Manresa	Barcelona	0,33%	8,44%
Marbella	Málaga	0,41%	3,70%
Mataró	Barcelona	0,87%	8,39%
Melilla	Melilla	0,26%	5,80%
Mijas	Málaga	0,54%	4,50%



CIUDAD	PROVINCIA	% VEHÍCULOS VINTAGE SOBRE EL TOTAL DE ESPAÑA	DENSIDAD VEHÍCULOS VINTAGE
Móstoles	Madrid	0,32%	6,10%
Murcia	Murcia	3,25%	8,59%
Orihuela	Alicante	0,40%	9,64%
Orense	Orense	0,52%	10,35%
Oviedo	Asturias	1,04%	11,66%
Palencia	Palencia	0,36%	9,57%
Palma	Islas Baleares	2,97%	8,82%
Las Palmas de G. C.	Las Palmas	1,05%	5,54%
Pamplona	Navarra	0,80%	9,21%
Parla	Madrid	0,11%	5,07%
Pontevedra	Pontevedra	0,48%	12,16%
Pozuelo de Alarcón	Madrid	0,57%	9,93%
El Puerto de Santa María	Cádiz	0,61%	6,99%
Reus	Tarragona	0,63%	9,98%
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	0,22%	5,56%
Roquetas de Mar	Almería	0,36%	8,77%
Las Rozas	Madrid	0,41%	8,87%
Rubí	Barcelona	0,30%	6,38%
Sabadell	Barcelona	0,93%	8,79%
Salamanca	Salamanca	0,37%	6,92%
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	0,71%	9,93%
San Fernando	Cádiz	0,37%	4,49%
San Sebastián de los Reyes	Madrid	0,32%	6,97%
San Baudilio de Llobregat	Barcelona	0,24%	4,51%
San Cugat del Vallès	Barcelona	0,80%	9,89%
Santa Coloma de Gramenet	Barcelona	0,22%	3,03%
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	0,72%	7,59%
Santander	Cantabria	1,04%	8,83%
Santiago de Compostela	La Coruña	0,34%	11,44%
Sevilla	Sevilla	3,93%	7,69%
Talavera de la Reina	Toledo	0,42%	9,48%
Tarragona	Tarragona	0,78%	8,22%
Telde	Las Palmas	0,35%	7,35%
Terrassa	Barcelona	1,14%	8,73%
Toledo	Toledo	0,48%	11,71%
Torrejón de Ardoz	Madrid	0,22%	5,72%
Torrent	Valencia	0,39%	9,18%
Torrevieja	Alicante	0,27%	5,78%



CIUDAD	PROVINCIA	% VEHÍCULOS VINTAGE SOBRE EL TOTAL DE ESPAÑA	DENSIDAD VEHÍCULOS VINTAGE
Valdemoro	Madrid	0,25%	7,30%
Valencia	Valencia	4,45%	8,92%
Valladolid	Valladolid	1,24%	8,64%
Vélez-Málaga	Málaga	0,75%	7,79%
Vigo	Pontevedra	1,80%	8,13%
Vitoria	Álava	1,04%	10,58%
Zaragoza	Zaragoza	2,52%	6,57%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Los conductores

En este capítulo se analizan los elementos relacionados con los conductores y el vehículo de dos ruedas que conducen.

Considerando la edad

Los datos permiten observar que los conductores de vehículos de dos ruedas tienden a concentrarse en las edades más jóvenes e intermedias; si bien esta afirmación se matiza mucho en el caso de los ciclomotores, vehículo en el que uno de cada cuatro conductores tiene más de 61 años.

El componente de hasta 35 años, los conductores más jóvenes, representa el 17% de los conductores de ciclomotores, y casi el 18% en el caso de las motos y los escúteres. Como se puede ver, es un porcentaje muy consistente en los tres supuestos. Motos y escúteres, en todo caso, tienen porcentajes muy parecidos.

Tabla 5: Conductores de vehículos de dos ruedas, según su tramo de edad.

TRAMO EDAD	CICLOMOTORES	MOTOS	ESCÚTERES
Hasta 35 años	17,3%	17,8%	17,8%
De 36 a 40 años	6,9%	10,7%	11,8%
De 41 a 45 años	9,2%	14,3%	14,7%
De 46 a 50 años	11,9%	16,2%	15,5%
De 51 a 55 años	13,9%	14,6%	14,3%
De 56 a 60 años	12,7%	12,1%	11,6%
De 61 a 65 años	9,6%	7,9%	7,7%
Mayor de 65 años	18,5%	6,5%	6,6%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Combinaciones de conductores

Dado que la base de datos MicroESA permite obtener, para los distintos vehículos, información sobre el primer y el segundo conductor declarados en el contrato (caso de existir este último), es posible realizar algunas inferencias al respecto.

En primer lugar, la principal conclusión a la que se llega con el análisis de estas cifras es que el conductor de dos ruedas rara vez comparte su vehículo con otras personas. Entre los vehículos de dos ruedas, en realidad, es ampliamente minoritario aquél que es conducido por alguien más que el conductor habitual declarado en el seguro. Probablemente, esto tiene que ver con la especificidad del vehículo de dos ruedas, sobre todo si es potente. Una moto no puede ser compartida con la misma facilidad que los vehículos de cuatro ruedas.

Tabla 6: Distribución de los vehículos de dos ruedas, según la existencia o no de otro conductor.

TIPO DE VEHÍCULO	NO HAY SEGUNDO CONDUCTOR	HAY SEGUNDO CONDUCTOR
Ciclomotores	98,03%	1,97%
Escúteres	99,21%	0,79%
Motos	99,53%	0,47%
Motos + escúteres	99,42%	0,58%
Total	99,26%	0,74%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

Tipologías individuales más comunes

Dicho todo esto, además de los datos que se han aportado agregados por categorías, ¿cuáles son las categorías individuales de conductor o combinación de conductores que se dan con más frecuencia? En primer lugar, hay que decir que el estudio de los datos disponibles de la MicroESA ha permitido identificar más de 3.300 perfiles distintos que se dan, cuando menos, una vez. Sin embargo, la inmensa mayoría se presenta con muy poca frecuencia.

El perfil individual más común en motos es el de una persona de 47 años que no comparte su vehículo. Esta edad baja dos años en los escúteres (45 años), pero sube siete en el caso de los ciclomotores (54 años), cuyos perfiles más comunes se presentan, por lo general, más allá de los 50 años. No existe en ninguna categoría de vehículo un perfil individual entre los 10 primeros por debajo de los 40 años.



Tabla 7: Los 10 perfiles de conductores más comunes en cada tipo de vehículo de dos ruedas.

CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS + ESCÚTERES	TODOS
Un conductor de 53 años, sin segundo conductor	Un conductor de 46 años, sin segundo conductor	Un conductor de 48 años, sin segundo conductor	Un conductor de 46 años, sin segundo conductor	Un conductor de 48 años, sin segundo conductor
Un conductor de 52 años, sin segundo conductor	Un conductor de 45 años, sin segundo conductor	Un conductor de 46 años, sin segundo conductor	Un conductor de 48 años, sin segundo conductor	Un conductor de 46 años, sin segundo conductor
Un conductor de 51 años, sin segundo conductor	Un conductor de 47 años, sin segundo conductor	Un conductor de 47 años, sin segundo conductor	Un conductor de 45 años, sin segundo conductor	Un conductor de 49 años, sin segundo conductor
Un conductor de 54 años, sin segundo conductor	Un conductor de 49 años, sin segundo conductor	Un conductor de 49 años, sin segundo conductor	Un conductor de 47 años, sin segundo conductor	Un conductor de 50 años, sin segundo conductor
Un conductor de 55 años, sin segundo conductor	Un conductor de 44 años, sin segundo conductor	Un conductor de 45 años, sin segundo conductor	Un conductor de 49 años, sin segundo conductor	Un conductor de 45 años, sin segundo conductor
Un conductor de 56 años, sin segundo conductor	Un conductor de 50 años, sin segundo conductor	Un conductor de 50 años, sin segundo conductor	Un conductor de 50 años, sin segundo conductor	Un conductor de 47 años, sin segundo conductor
Un conductor de 50 años, sin segundo conductor	Un conductor de 48 años, sin segundo conductor	Un conductor de 44 años, sin segundo conductor	Un conductor de 44 años, sin segundo conductor	Un conductor de 44 años, sin segundo conductor
Un conductor de 48 años, sin segundo conductor	Un conductor de 43 años, sin segundo conductor	Un conductor de 51 años, sin segundo conductor	Un conductor de 51 años, sin segundo conductor	Un conductor de 51 años, sin segundo conductor
Un conductor de 49 años, sin segundo conductor	Un conductor de 51 años, sin segundo conductor	Un conductor de 53 años, sin segundo conductor	Un conductor de 43 años, sin segundo conductor	Un conductor de 53 años, sin segundo conductor
Un conductor de 57 años, sin segundo conductor	Un conductor de 42 años, sin segundo conductor	Un conductor de 43 años, sin segundo conductor	Un conductor de 53 años, sin segundo conductor	Un conductor de 52 años, sin segundo conductor

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Como se indica más arriba, los perfiles de vehículos con dos conductores son extraordinariamente poco comunes. No obstante, se ha realizado el análisis de los perfiles combinados más frecuentes. El de motos se nutre con un primer conductor de 50 años que comparte su moto con un conductor de 18 años. En el caso de los escúteres, sin embargo, la combinación es alguien de 55 años que comparte el vehículo con una persona de 20. El perfil combinado más común en ciclomotor es el de un conductor de 51 años que comparte su vehículo con otro de 18 años, perfil muy parecido al de la moto, de donde cabe deducir que, tal vez, el perfil con dos conductores más frecuente en motos se da en vehículos de poca potencia.

Tabla 8: Los 10 perfiles más comunes de dos conductores habituales en un vehículo de dos ruedas.

CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS + ESCÚTERES	TODOS
Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 55 años, un segundo conductor de 20 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 18 años
Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 58 años, un segundo conductor de 26 años	Un conductor de 58 años, un segundo conductor de 26 años	Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 17 años
Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 47 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 17 años
Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 48 años, un segundo conductor de 50 años	Un conductor de 57 años, un segundo conductor de 26 años	Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 18 años
Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 16 años	Un conductor de 55 años, un segundo conductor de 23 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 17 años
Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 46 años, un segundo conductor de 45 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 19 años	Un conductor de 55 años, un segundo conductor de 23 años	Un conductor de 47 años, un segundo conductor de 17 años
Un conductor de 47 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 46 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 48 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 54 años, un segundo conductor de 23 años	Un conductor de 49 años, un segundo conductor de 18 años
Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 60 años, un segundo conductor de 25 años	Un conductor de 48 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 51 años, un segundo conductor de 19 años	Un conductor de 52 años, un segundo conductor de 17 años
Un conductor de 50 años, un segundo conductor de 16 años	Un conductor de 59 años, un segundo conductor de 31 años	Un conductor de 59 años, un segundo conductor de 24 años	Un conductor de 48 años, un segundo conductor de 18 años	Un conductor de 53 años, un segundo conductor de 18 años
Un conductor de 47 años, un segundo conductor de 16 años	Un conductor de 56 años, un segundo conductor de 23 años	Un conductor de 54 años, un segundo conductor de 23 años	Un conductor de 47 años, un segundo conductor de 17 años	Un conductor de 52 años, un segundo conductor de 18 años

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

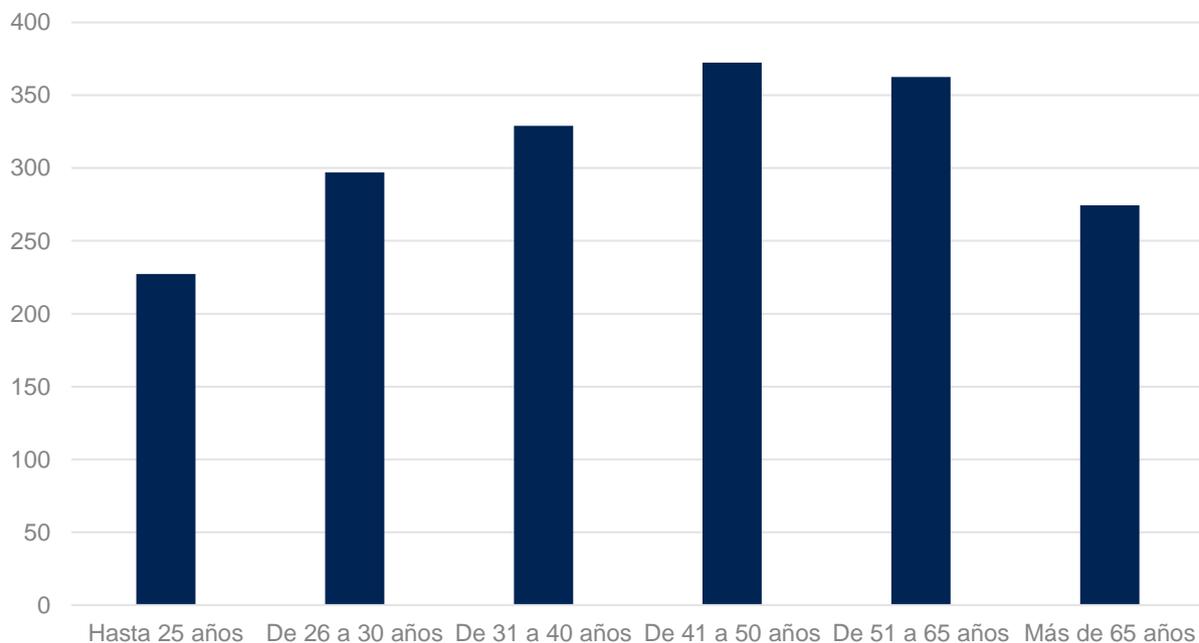


Edad y cilindrada del vehículo

Uno de los elementos interesantes a considerar en el análisis del conjunto de vehículos de dos ruedas es la relación entre la edad del conductor y la cilindrada del vehículo.

En primer lugar, si lo que se observa es la distribución año a año de la cilindrada media de los vehículos de dos ruedas conducidos por los asegurados españoles (medida en centímetros cúbicos), se ve que presenta una distribución normal, creciente hasta una edad mediana situada aproximadamente en los 45 años, que posteriormente va descendiendo suavemente y de forma constante en las siguientes edades.

Ilustración 6: Cilindrada media de los vehículos de dos ruedas, según la edad del conductor.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

De forma más precisa, segmentando por edades y tipos de vehículo, se aprecia que las evoluciones no son las mismas. En los escúteres, vehículos de cilindrada media, ésta se incrementa con la edad en un efecto que prácticamente no se detiene. Los ciclomotores presentan una evolución plana en todos los rangos de edad, como consecuencia lógica de las propias características del vehículo. Son las motos las que vienen a presentar un perfil lógicamente más adaptado a lo observado en el conjunto de vehículos de dos ruedas.



Tabla 9: Cilindrada media en centímetros cúbicos, según el tramo de edad del conductor y el tipo de vehículo.

CATEGORÍA DE EDAD	CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS + ESCÚTERES	TOTAL
Hasta 25 años	49	115	362	239	527
De 26 a 30 años	49	129	409	269	587
De 31 a 40 años	49	140	462	301	651
De 41 a 50 años	49	151	523	337	722
De 51 a 65 años	49	161	520	340	729
Más de 65 años	49	158	450	304	658
Todos	49	142	454	298	215

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

El aprendizaje de la moto: la relación peso/potencia

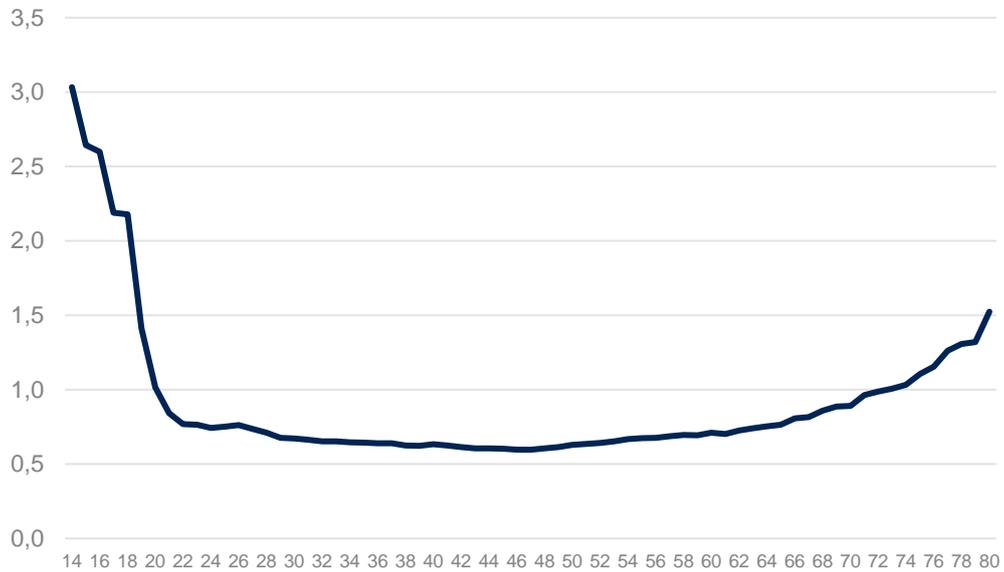
La evolución de la potencia de los vehículos conducidos da ya de por sí una información interesante sobre el fuerte carácter evolutivo que tiene la conducción en dos ruedas. Esta se concibe, tanto normativamente como desde el punto de vista personal, como un aprendizaje progresivo que aconseja adaptar el vehículo a las habilidades y costumbres que se han ido adquiriendo como conductor y nada expresa este valor mejor que la relación peso/potencia. En esta edición del presente estudio se ha decidido expresar este hecho en términos literales, esto es, usando la ratio peso/potencia o, si se prefiere, kilos desplazados por cada caballo de vapor. Consecuentemente, el vehículo tiende a desarrollar más velocidad conforme la ratio es más baja. Esto es, cada caballo de potencia tiene que desplazar menos peso.

Si se toma, por lo tanto, la ratio peso/potencia como indicativo de la evolución del conductor de dos ruedas, puede verse que ésta se representa, básicamente, con la observada en las motos. Una evolución en la que los conductores comienzan desplazando mucho peso por caballo, aunque la ratio se reduce muy deprisa para, a partir de los 22 o 23 años, comenzar un proceso de reducción progresiva (esto es, de conducción de motos cada vez más potentes en términos relativos), en un proceso que termina aproximadamente al llegar a la década de los cincuenta, edad a partir de la cual la ratio comienza a crecer. Este es el momento en el que se empiezan a abandonar las motos más potentes (y pesadas).

El conductor medio de escúter, en realidad, tiene un proceso de reducción de la ratio casi constante durante casi toda su vida como conductor; pero aquí es importante matizar que las ratios de los escúteres están bastante lejos de las de las motos. Esto quiere decir que el conductor de escúter, en realidad, lo que hace, es conducir durante toda su vida vehículos muy parecidos desde el punto de vista de la exigencia hacia el conductor. Este efecto, que es, como decimos, perceptible en los escúteres, lo es mucho más en el caso de los ciclomotores; vehículos que, de todas maneras, por esencia no permiten cambios radicales en la relación peso/potencia.

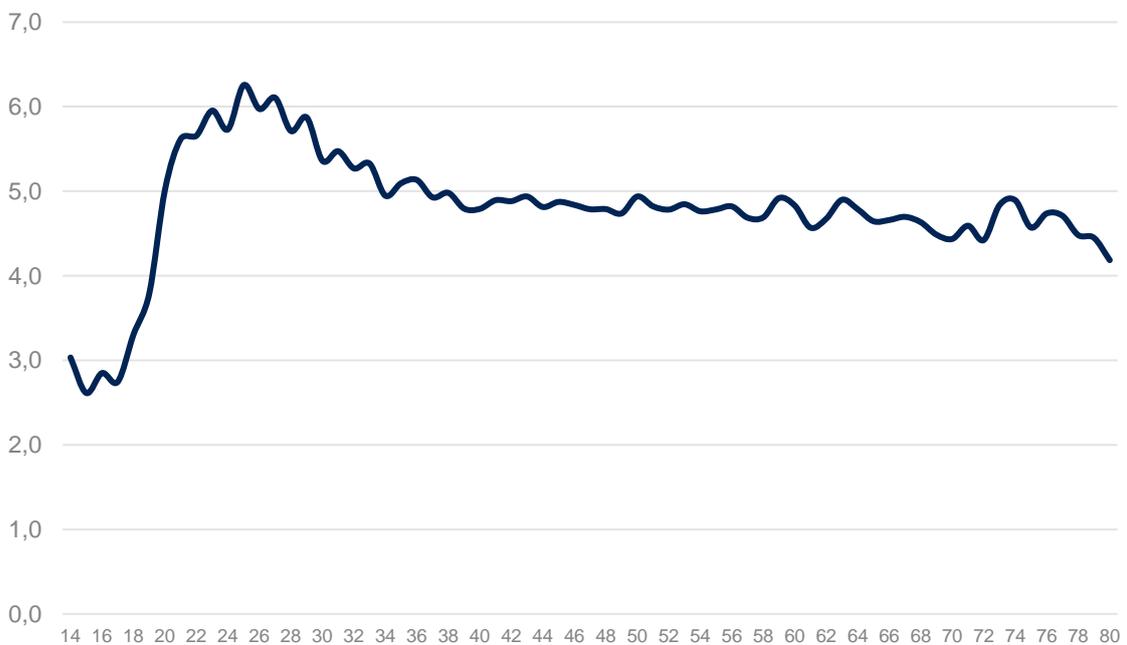


Ilustración 7: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de dos ruedas. Relación peso/potencia/edad total.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

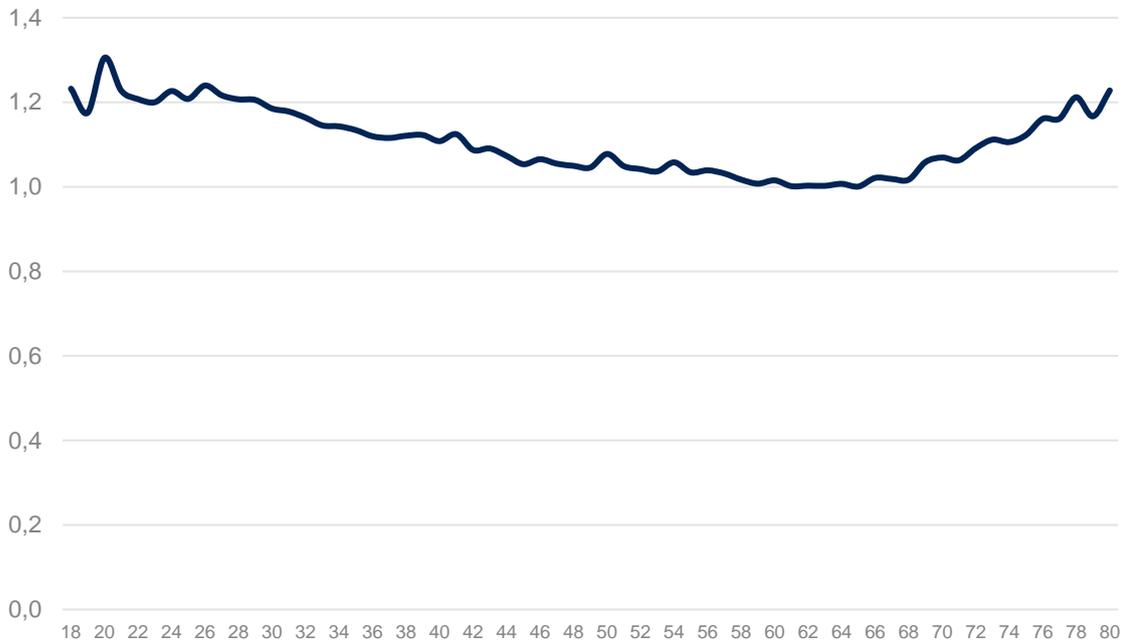
Ilustración 8: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de ciclomotor. Relación peso/potencia/edad.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

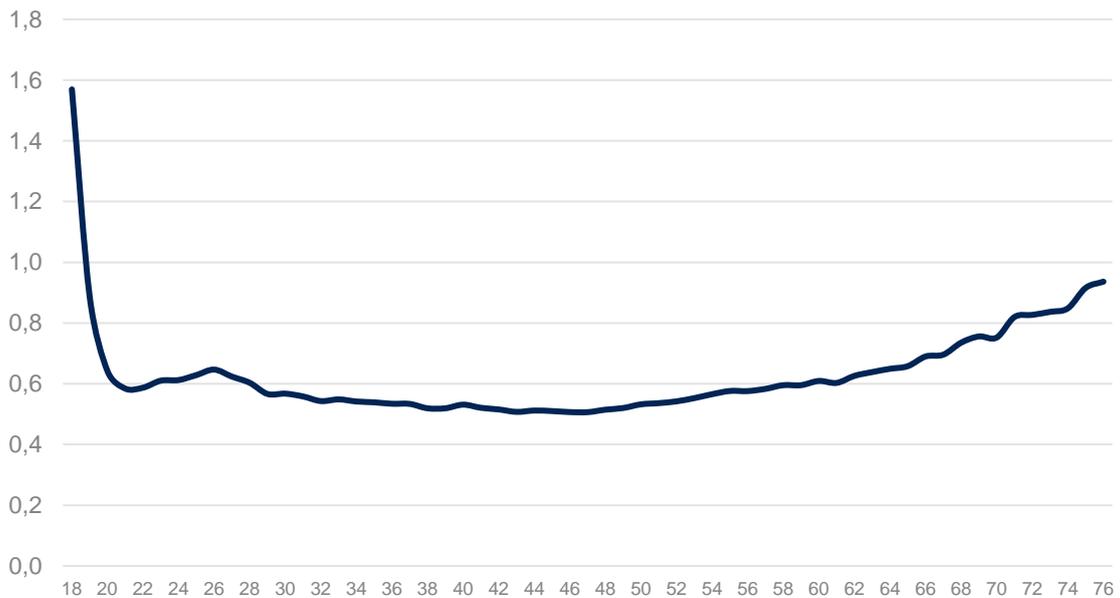


Ilustración 9: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de escúter.
Relación peso/potencia/edad.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

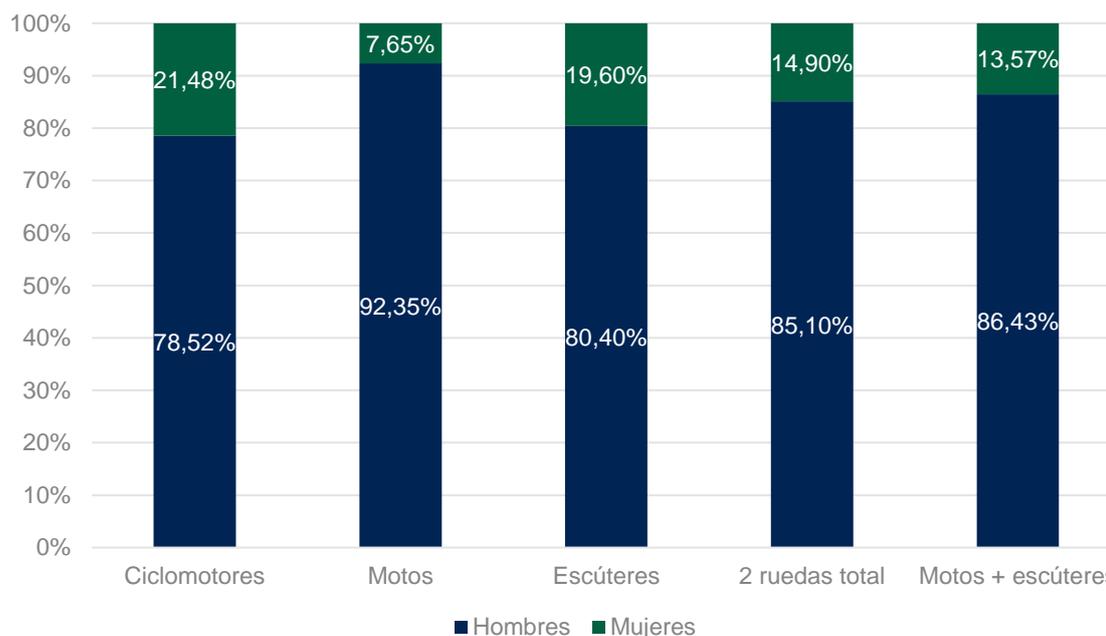
Ilustración 10: Representación del proceso evolutivo del conductor medio de dos ruedas.
Relación peso/potencia/edad.



Considerando el sexo

Si la variable que se tiene en cuenta es el sexo, se observa que las mujeres representan el 15% de los dueños de vehículos de dos ruedas. Su peso, pues, se encuentra significativamente por debajo de la presencia global de la mujer como propietarios de toda clase de vehículos a motor (26%).

Ilustración 11: Distribución de los conductores de dos ruedas, por sexos.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Sexo y cilindrada del vehículo

Cuando lo que se estudia es el cubillaje medio de los vehículos de dos ruedas de acuerdo con el sexo del conductor, se observa que los hombres tienden, claramente, a adquirir vehículos más potentes que las mujeres. La excepción son los ciclomotores, que son vehículos en los que la cilindrada suele ser bastante uniforme y, por lo tanto, juega un papel muy pequeño.

En el segmento de escúteres, las mujeres tienden a conducir vehículos que tienen un cubillaje inferior en un 26,5% que los que conducen los hombres. Esta diferencia es del 45% en el caso de las motos.

Tabla 10: Cubicajes medios, por tipo de vehículo y sexo.

TIPO DE VEHÍCULO	MUJERES	HOMBRES	DIF %
Ciclomotores	49	49	0,01%
Escúteres	116	158	-26,52%
Motos	281	509	-44,67%
Motos + escúteres	199	333	-40,38%
Total	149	238	-37,61%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.



Considerando la experiencia del conductor

Por lo que se refiere a la experiencia como conductores, el componente principal es el de los conductores de gran experiencia: a saber, personas que llevan más de 20 años subidos a su vehículo de dos ruedas. En todas las categorías son, cuando menos, uno de cada dos. Los conductores expertos, con entre 11 y 20 años de experiencia, son especialmente habituales en los escúteres.

Tabla 11: Distribución de los conductores de dos ruedas, según su experiencia.

TIPO DE CONDUCTOR	CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS +ESCÚTERES	TOTAL
Novato (hasta 1 año)	2,12%	0,53%	2,51%	1,86%	1,89%
En formación (hasta 5 años)	5,43%	3,48%	6,93%	5,81%	5,76%
Pre-experto (hasta 10 años)	4,61%	9,86%	9,29%	9,48%	8,90%
Experto (hasta 20 años)	18,44%	35,45%	27,97%	30,40%	28,99%
Muy experto (más de 20 años)	69,41%	50,69%	53,30%	52,45%	54,45%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

Distribución territorial

La distribución de los vehículos de dos ruedas por provincias presenta las siguientes características:

- Ciclomotores: las provincias que tienen un mayor número son Cádiz, Málaga, Barcelona, Sevilla y Valencia. Las que registran menos son Soria, Ceuta, Melilla, Segovia y Palencia.
- Motos: las cinco provincias con mayor número son Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Las que menos son Soria, Melilla, Ceuta, Teruel y Palencia.
- Escúteres: la lista de los mayores volúmenes se da en Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante; es decir, la misma que en motos. Las provincias con menos son Melilla, Soria, Teruel, Segovia y Palencia.
- Suma de motos y escúteres: las provincias con más vehículos son: Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Las provincias con menos son Melilla, Soria, Teruel, Ceuta y Segovia.
- Total de vehículos de dos ruedas: los cinco primeros puestos son para Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Alicante. Los últimos, para Soria, Melilla, Ceuta, Segovia y Palencia.



Tabla 12: Distribución de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

PROVINCIA	CICLOMOTORES	MOTOS	ESCÚTERES	MOTOS + ESCÚTERES	TOTAL DOS RUEDAS
Barcelona	27.164	286.454	197.032	483.486	510.650
Madrid	12.472	207.016	99.045	306.061	318.533
Valencia	24.849	111.574	55.991	167.565	192.414
Málaga	28.513	102.090	54.156	156.246	184.759
Alicante	19.665	84.904	51.058	135.962	155.627
Sevilla	27.015	78.817	42.865	121.682	148.697
Cádiz	30.391	61.003	40.742	101.745	132.136
Islas Baleares	19.147	64.867	38.441	103.308	122.455
Murcia	21.397	62.076	36.212	98.288	119.685
Granada	15.483	50.955	33.371	84.326	99.809
Gerona	7.265	40.952	36.030	76.982	84.247
Pontevedra	8.018	46.323	18.654	64.977	72.995
Córdoba	13.145	34.145	17.862	52.007	65.152
Guipúzcoa	4.382	35.311	25.054	60.365	64.747
Tarragona	5.407	35.725	20.753	56.478	61.885
Zaragoza	7.489	36.172	16.619	52.791	60.280
Las Palmas	3.833	42.849	10.925	53.774	57.607
Asturias	5.379	37.915	12.061	49.976	55.355
S. C. de Tenerife	3.403	40.013	10.044	50.057	53.460
Vizcaya	3.093	36.491	13.157	49.648	52.741
La Coruña	5.442	35.596	9.070	44.666	50.108
Jaén	11.547	27.204	10.741	37.945	49.492
Almería	8.468	27.516	9.480	36.996	45.464
Badajoz	11.990	24.584	7.317	31.901	43.891
Toledo	6.737	27.592	6.772	34.364	41.101
Cantabria	2.905	23.958	13.616	37.574	40.479
Castellón	5.463	23.034	11.138	34.172	39.635
Navarra	5.523	25.584	7.506	33.090	38.613
Valladolid	2.890	22.825	6.492	29.317	32.207
Albacete	6.472	17.576	7.983	25.559	32.031
Huelva	6.049	17.803	7.987	25.790	31.839
Ciudad Real	7.810	17.015	5.041	22.056	29.866
León	3.187	19.243	5.028	24.271	27.458
Cáceres	5.363	15.723	5.146	20.869	26.232
Lérida	2.154	15.532	6.264	21.796	23.950
La Rioja	2.621	12.026	4.646	16.672	19.293
Burgos	1.497	12.867	3.321	16.188	17.685
Salamanca	2.092	12.160	3.382	15.542	17.634



PROVINCIA	CICLOMOTORES	MOTOS	ESCÚTERES	MOTOS + ESCÚTERES	TOTAL DOS RUEDAS
Orense	2.087	11.627	3.623	15.250	17.337
Guadalajara	1.481	12.922	2.900	15.822	17.303
Lugo	2.092	12.479	2.576	15.055	17.147
Álava	993	9.907	3.876	13.783	14.776
Cuenca	3.008	8.887	2.571	11.458	14.466
Huesca	2.430	8.870	2.759	11.629	14.059
Ávila	1.815	7.868	1.971	9.839	11.654
Zamora	1.700	6.996	2.100	9.096	10.796
Teruel	1.778	6.675	1.548	8.223	10.001
Palencia	993	6.785	1.905	8.690	9.683
Segovia	945	6.908	1.579	8.487	9.432
Ceuta	700	5.900	2.357	8.257	8.957
Melilla	895	3.708	420	4.128	5.023
Soria	691	3.631	680	4.311	5.002

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el FIVA.

No obstante, una cosa es el volumen de vehículos, y otra distinta la tasa de motorización. Esto es, la relación con la población; que en estos análisis se viene expresando en términos de vehículos por cada 100.000 habitantes. En lo tocante a esta tasa, los datos son los siguientes:

- Ciclomotores: la provincia con mayor tasa de motorización es Cádiz, que se ve seguida de Jaén, Badajoz, Málaga y Córdoba. En el fondo de la lista se encuentran Madrid, Vizcaya, Álava, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.
- Motos: las cinco provincias con mayor densidad son Ceuta, Málaga, Granada, las Islas Baleares y Gerona. Las que menos Álava, Madrid, La Coruña, Vizcaya y Huelva.
- Escúteres: las cinco provincias con mayor tasa de motorización son Gerona, Granada, Barcelona, Guipúzcoa y Cádiz. Las que menos Melilla, Soria, Lugo, La Coruña y Santa Cruz de Tenerife.
- Suma de motos y escúteres: las mayores tasas de motorización se observan en Gerona, Ceuta, Málaga, Granada y Barcelona. Y las menores en: La Coruña, Álava, Vizcaya, Ciudad Real y Madrid.
- Total de vehículos de dos ruedas: las mayores tasas de motorización en el 2020 se encontraron en Málaga, Gerona, Granada, Ceuta y Cádiz. Y las menores en La Coruña, Álava, Vizcaya, Madrid y Santa Cruz de Tenerife.



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

Tabla 13: Tasas de motorización (vehículos por 100.000 habitantes) en las diferentes provincias, para los vehículos de dos ruedas.

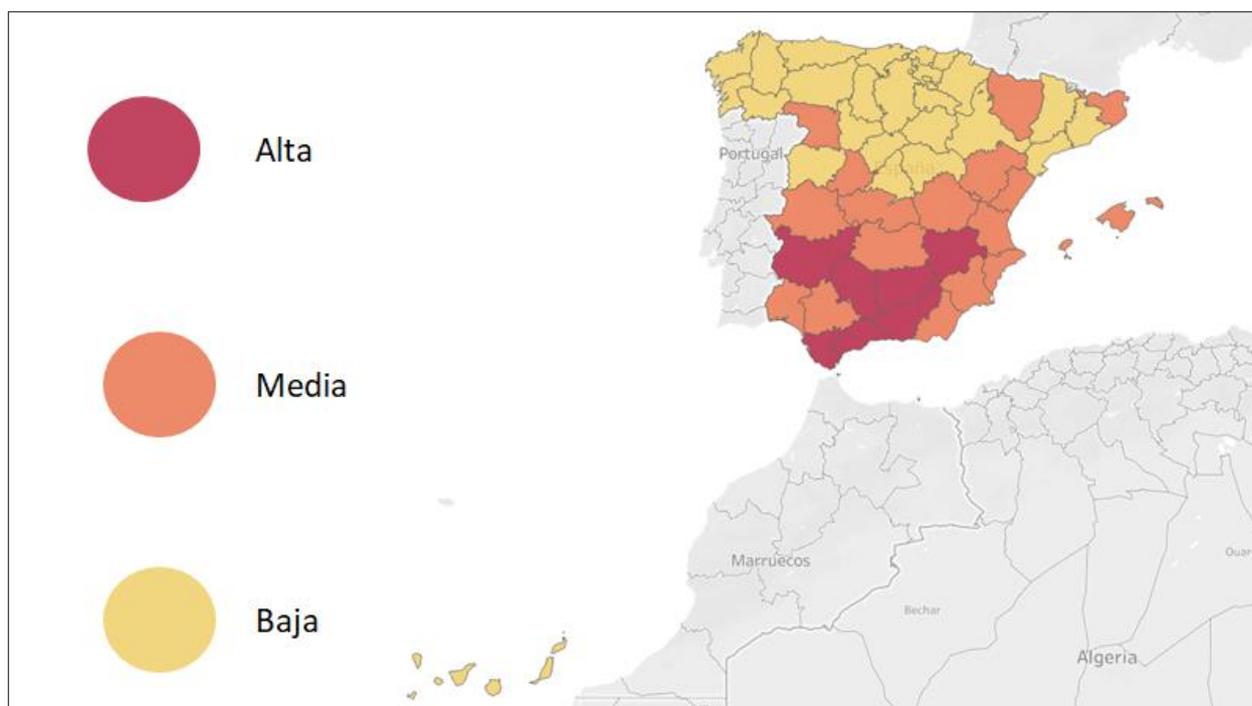
PROVINCIA	CICLOMOTORES	MOTOS	ESCÚTERES	MOTOS + ESCÚTERES	TODO DOS RUEDAS
Málaga	1.691	6.055	3.212	9.267	10.958
Gerona	944	5.321	4.682	10.003	10.947
Granada	1.672	5.504	3.604	9.108	10.780
Ceuta	834	7.027	2.807	9.835	10.668
Cádiz	2.421	4.860	3.246	8.105	10.526
Islas Baleares	1.576	5.339	3.164	8.503	10.078
Barcelona	482	5.084	3.497	8.581	9.063
Guipúzcoa	611	4.925	3.495	8.420	9.031
Córdoba	1.679	4.361	2.281	6.642	8.321
Alicante	1.041	4.493	2.702	7.195	8.236
Albacete	1.664	4.518	2.052	6.570	8.234
Murcia	1.418	4.113	2.399	6.512	7.930
Jaén	1.840	4.336	1.712	6.048	7.888
Pontevedra	850	4.913	1.979	6.892	7.742
Sevilla	1.378	4.020	2.186	6.207	7.584
Tarragona	662	4.376	2.542	6.919	7.581
Teruel	1.336	5.015	1.163	6.178	7.514
Valencia	966	4.339	2.177	6.516	7.482
Ávila	1.148	4.977	1.247	6.224	7.372
Cuenca	1.514	4.473	1.294	5.766	7.280
Cantabria	499	4.114	2.338	6.452	6.951
Castellón	949	4.003	1.936	5.938	6.888
Cáceres	1.378	4.040	1.322	5.362	6.740
Guadalajara	563	4.913	1.103	6.016	6.579
Badajoz	1.789	3.669	1.092	4.761	6.550
Huesca	1.101	4.019	1.250	5.269	6.370
Almería	1.181	3.837	1.322	5.159	6.340
Zamora	997	4.102	1.231	5.333	6.329
Valladolid	556	4.391	1.249	5.640	6.196
Zaragoza	766	3.701	1.700	5.402	6.168
Segovia	615	4.497	1.028	5.524	6.140
La Rioja	829	3.804	1.470	5.274	6.103
Palencia	623	4.259	1.196	5.454	6.077
Ciudad Real	1.588	3.461	1.025	4.486	6.074
Huelva	1.144	3.368	1.511	4.880	6.024
León	698	4.213	1.101	5.314	6.012
Melilla	1.062	4.400	498	4.898	5.960
Navarra	840	3.893	1.142	5.035	5.875



PROVINCIA	CICLOMOTORES	MOTOS	ESCÚTERES	MOTOS + ESCÚTERES	TODO DOS RUEDAS
Toledo	962	3.938	967	4.905	5.866
Orense	683	3.804	1.185	4.989	5.672
Soria	773	4.062	761	4.822	5.595
Lérida	494	3.562	1.437	4.999	5.493
Asturias	530	3.734	1.188	4.922	5.451
Salamanca	636	3.698	1.028	4.726	5.363
Lugo	639	3.814	787	4.602	5.241
Las Palmas	332	3.710	946	4.656	4.988
Burgos	422	3.624	935	4.560	4.981
S. C. de Tenerife	312	3.672	922	4.594	4.907
Madrid	185	3.064	1.466	4.530	4.715
Vizcaya	271	3.195	1.152	4.346	4.617
Álava	301	3.001	1.174	4.175	4.476
La Coruña	485	3.170	808	3.978	4.463

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el Instituto Nacional de Estadísticas y el FIVA.

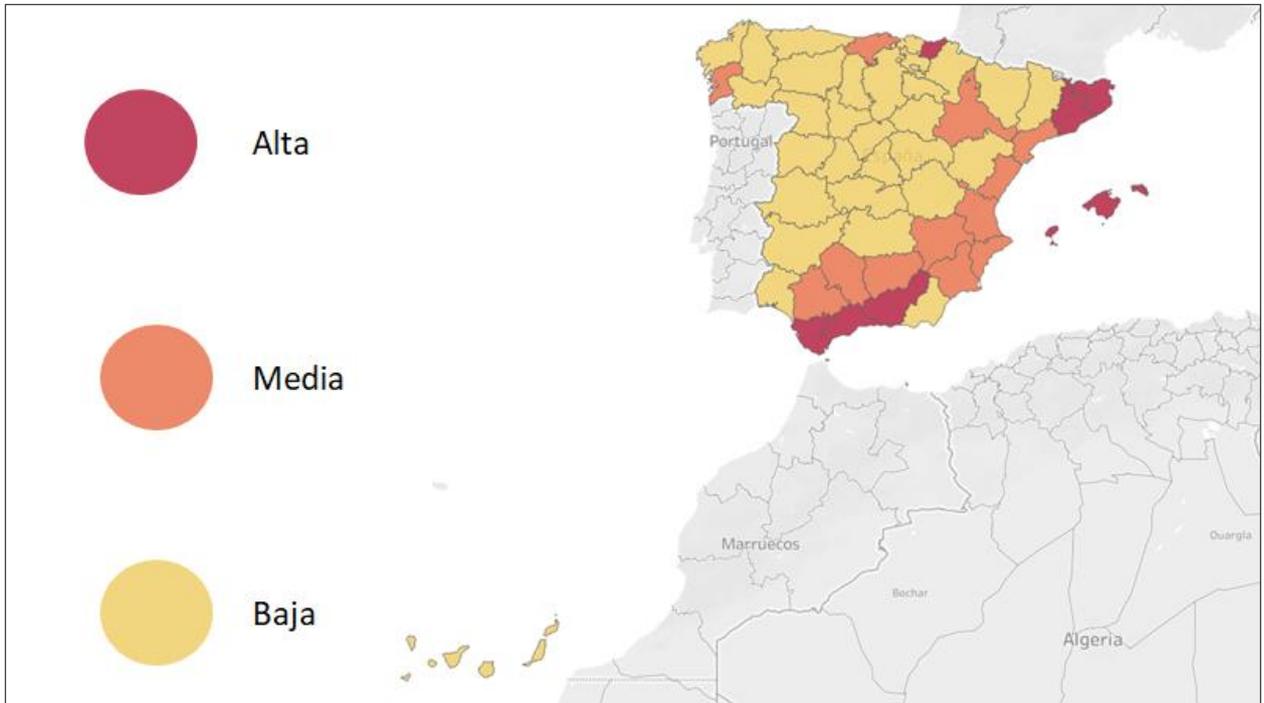
Ilustración 12: Expresión geográfica de la tasa de motorización de ciclomotores.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

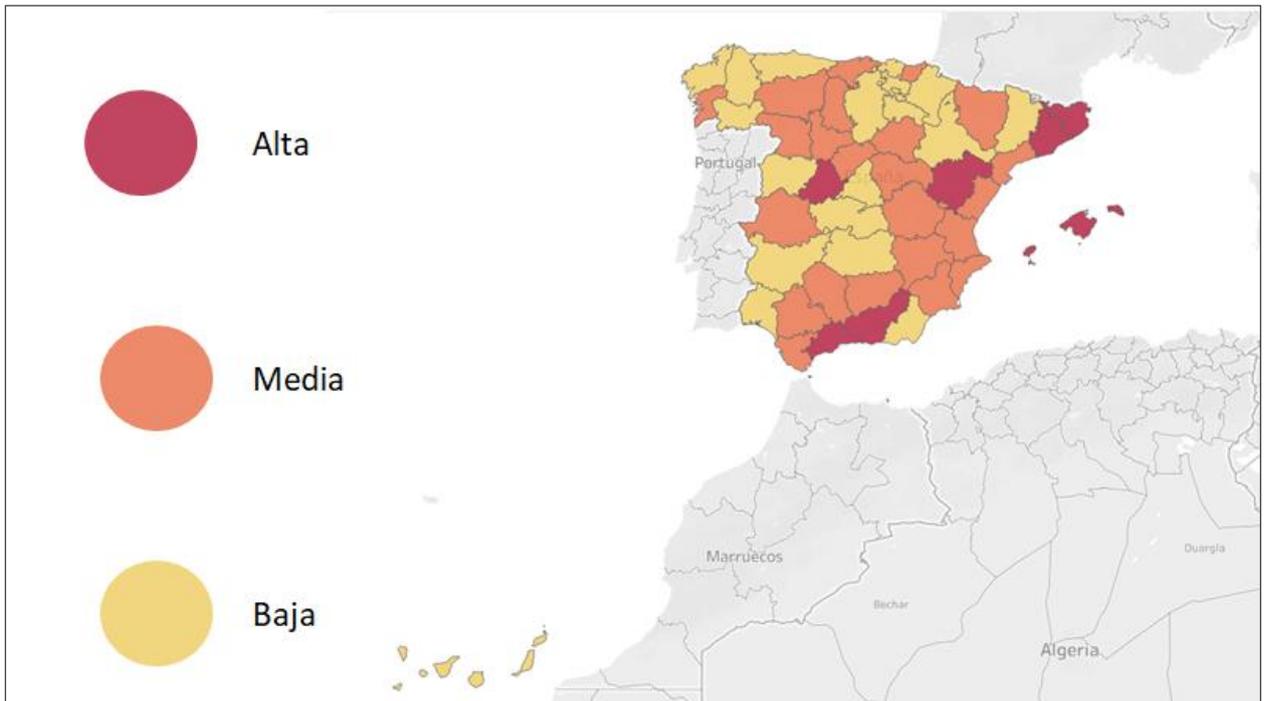


Ilustración 13: Expresión geográfica de la tasa de motorización de escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

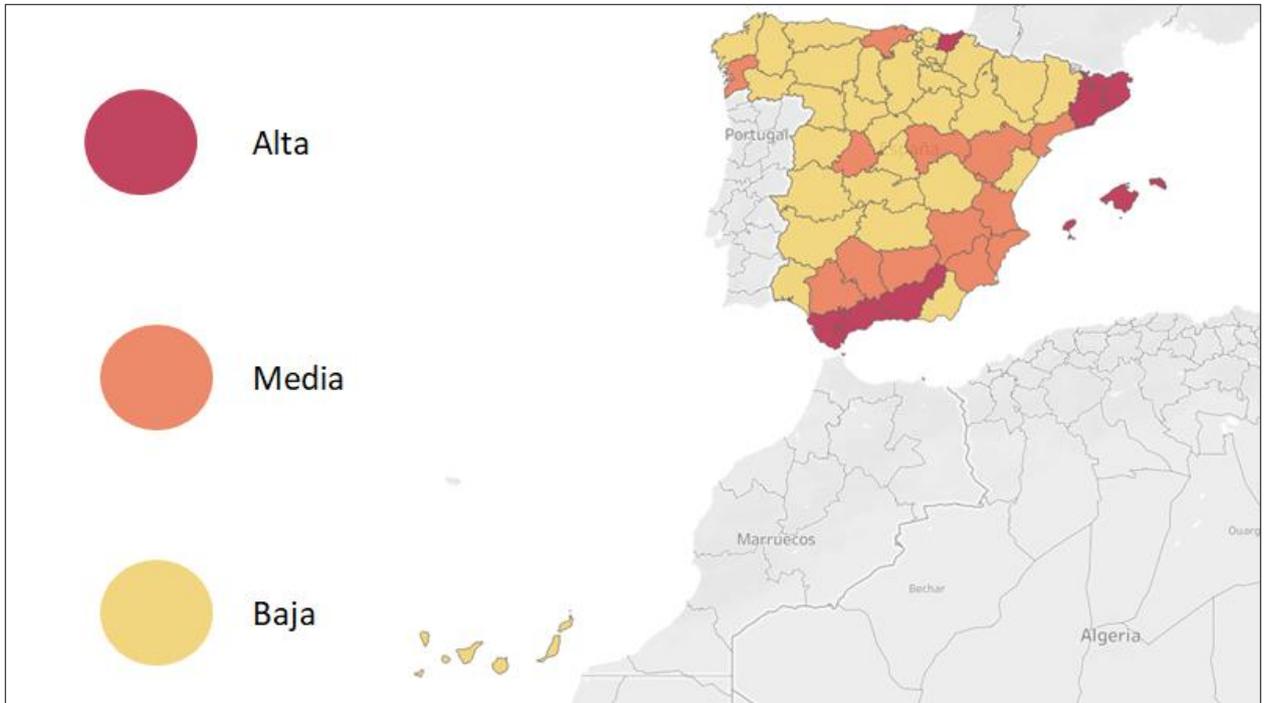
Ilustración 14: Expresión geográfica de la tasa de motorización de motos.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

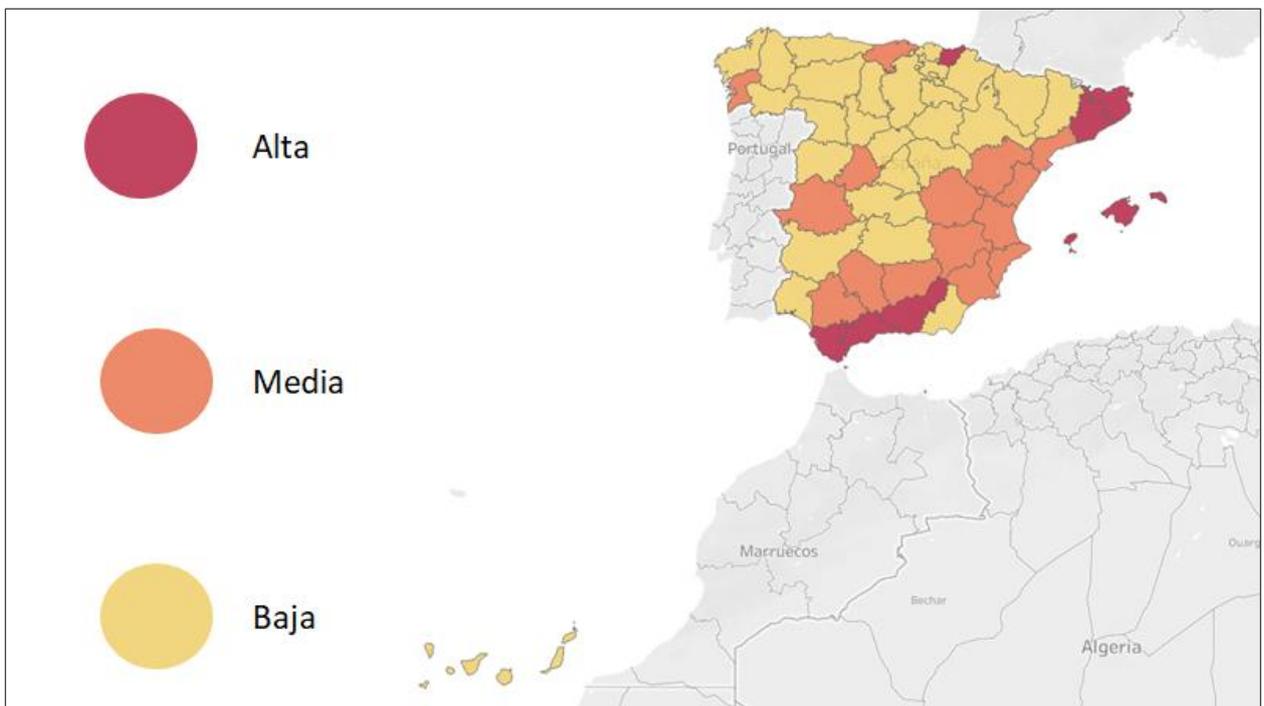


Ilustración 15: Expresión geográfica de la tasa de motorización de motos + escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

Ilustración 16: Expresión geográfica de la tasa de motorización del total dos ruedas.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA, el FIVA y el Instituto Nacional de Estadística.

Evolución territorial histórica

Las sucesivas exploraciones a partir de los datos de la MicroEsa permiten realizar algunas series históricas que, en este caso, se han limitado al conjunto de motos y escúteres.

Observando la evolución 2012-2020, se puede ver que, en lo que al número de vehículos se refiere, los dos territorios que tienen una tasa evolutiva más elevada son insulares: Islas Baleares y Santa Cruz de Tenerife. Otro territorio insular, Las Palmas, no está muy lejos al quedarse en la quinta posición del listado. Mientras, Soria, Zamora y León presentan las más bajas. En el caso de la tasa de motorización, las cosas cambian un poco, ya que, si bien Baleares y Tenerife siguen al frente, luego aparecen Vizcaya y Melilla, dos territorios en los que la evolución del número de vehículos en relación con la población ha sido más intensa. Almería, Soria y Córdoba son las tres provincias donde la presencia de los vehículos de dos ruedas en la población ha crecido menos.

Tabla 14: Tasas evolutivas 2012-2020 de motos y escúteres, por provincias.

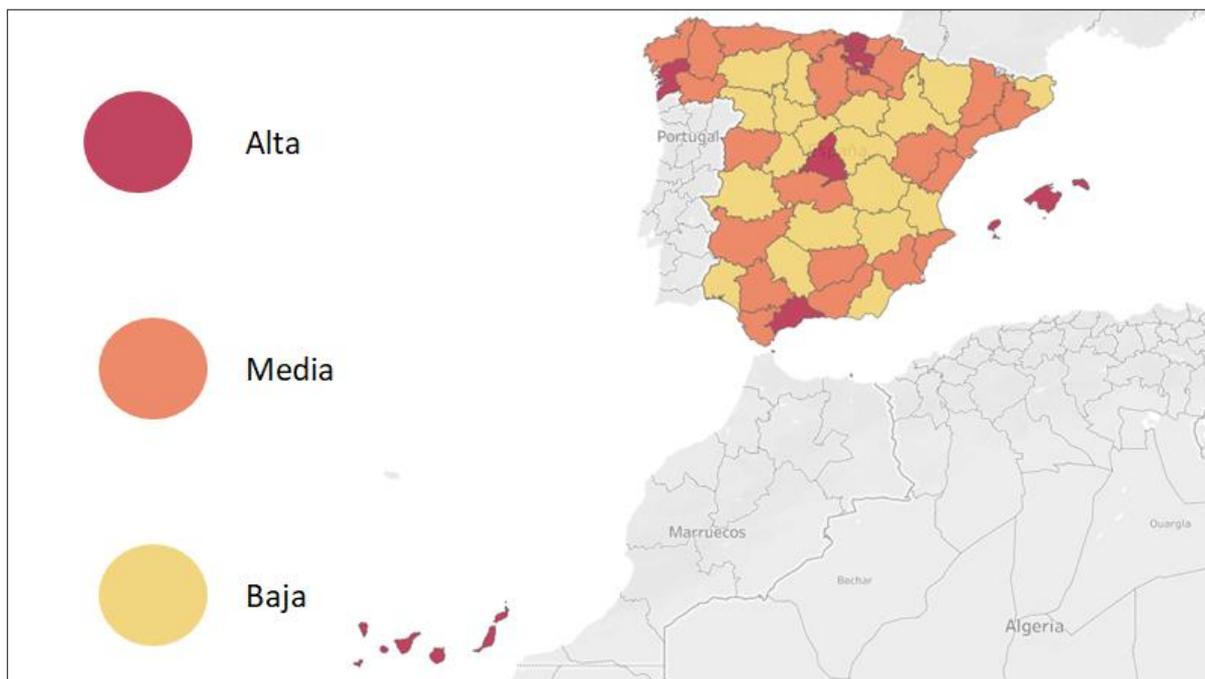
PROVINCIA	NÚMERO DE VEHÍCULOS	MOTORIZACIÓN
Islas Baleares	86,73%	69,72%
Santa Cruz de Tenerife	81,53%	66,68%
Vizcaya	62,19%	63,59%
Melilla	62,07%	58,95%
Las Palmas	67,88%	58,78%
Pontevedra	53,15%	54,92%
Álava	58,24%	53,28%
Ceuta	52,51%	52,94%
Burgos	44,03%	50,26%
Lugo	41,32%	49,49%
Madrid	54,88%	47,32%
Castellón	42,94%	46,50%
Orense	36,84%	46,14%
Málaga	53,52%	46,10%
Asturias	36,26%	43,68%
Salamanca	35,09%	43,10%
La Coruña	40,14%	42,22%
Jaén	33,76%	41,66%
Teruel	32,84%	41,59%
Barcelona	43,96%	40,63%
La Rioja	38,86%	40,60%
Tarragona	42,48%	40,49%
Guipúzcoa	42,16%	40,40%
Cantabria	38,15%	40,23%
Ávila	28,50%	38,34%
Cáceres	30,74%	38,11%
Palencia	29,41%	37,67%



PROVINCIA	NÚMERO DE VEHÍCULOS	MOTORIZACIÓN
Cádiz	37,98%	36,94%
Badajoz	32,42%	36,54%
Granada	36,96%	36,41%
Sevilla	37,58%	35,76%
Alicante	38,24%	35,60%
Segovia	28,55%	35,55%
Navarra	39,14%	35,37%
Cuenca	26,06%	35,19%
Murcia	39,57%	35,13%
Lérida	34,44%	34,78%
Toledo	33,44%	34,14%
Valladolid	28,02%	30,98%
Ciudad Real	22,77%	30,87%
Zamora	17,34%	30,76%
León	21,02%	30,01%
Huelva	32,00%	29,92%
Zaragoza	30,19%	29,72%
Gerona	31,52%	28,22%
Huesca	25,29%	27,76%
Albacete	23,25%	26,86%
Guadalajara	29,59%	26,85%
Valencia	26,79%	26,02%
Córdoba	22,22%	25,09%
Soria	13,27%	19,13%
Almería	23,13%	18,48%

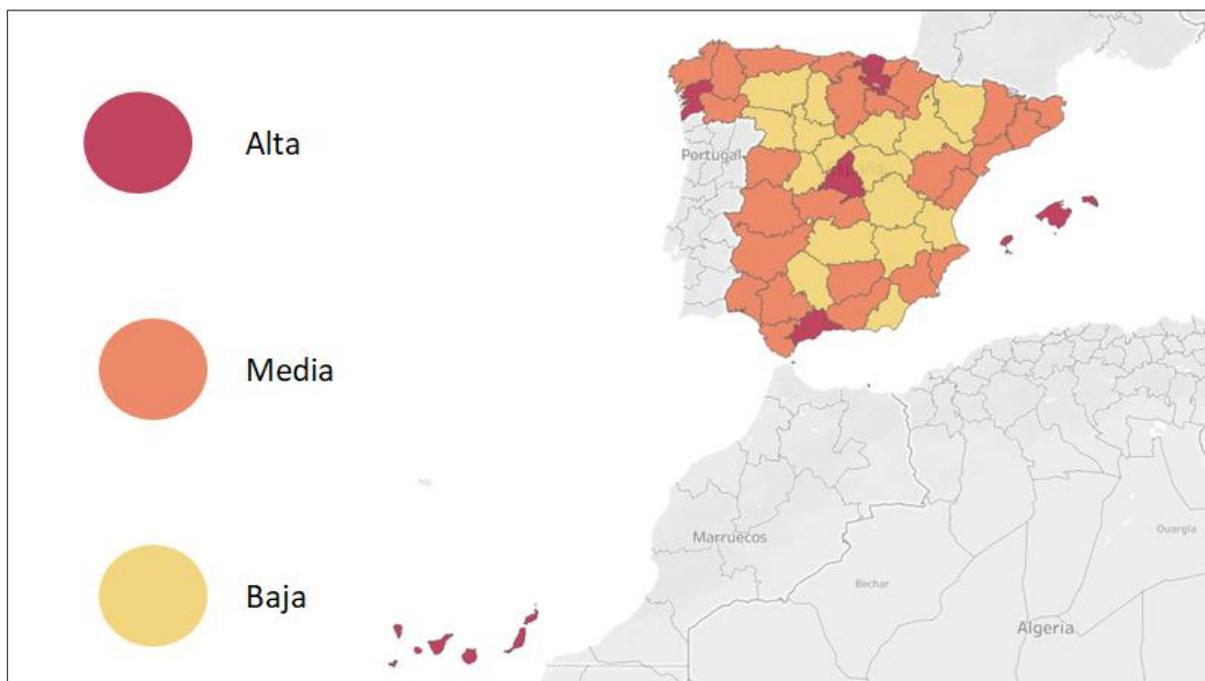
Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

Ilustración 17: Expresión geográfica de las diferencias en la evolución 2012-2020 del número de motos y escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

Ilustración 18: Expresión geográfica de la evolución 2012-2020 de la tasa de motorización de motos y escúteres.



Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

Por sexos

Por lo que se refiere a la distribución por sexos de los conductores, los datos indican que las provincias donde mayor es el avance, es decir la presencia, de las conductoras son Gerona, Barcelona, Guipúzcoa, Cádiz, y las Baleares. En Gerona, concretamente, una de cada cinco conductores de dos ruedas es mujer. Donde las tasas son más bajas es en Soria, Cáceres, Melilla, Burgos y La Coruña.

Tabla 15: Distribución de los conductores de dos ruedas por sexos en cada provincia.

PROVINCIA	MUJERES	HOMBRES
Gerona	19,73%	80,27%
Barcelona	18,69%	81,31%
Guipúzcoa	16,99%	83,01%
Cádiz	15,96%	84,04%
Islas Baleares	15,64%	84,36%
Málaga	14,97%	85,03%
Alicante	13,13%	86,87%
Tarragona	13,09%	86,91%
Zaragoza	13,09%	86,91%
Granada	12,83%	87,17%
Valencia	12,35%	87,65%
Pontevedra	12,24%	87,76%
Murcia	12,15%	87,85%
Sevilla	11,87%	88,13%
Cantabria	11,22%	88,78%
Córdoba	10,82%	89,18%
Lérida	10,74%	89,26%
Santa Cruz de Tenerife	10,53%	89,47%
Navarra	10,41%	89,59%
Castellón	10,38%	89,62%
Albacete	10,10%	89,90%
Ceuta	9,78%	90,22%
Almería	9,70%	90,30%
La Rioja	9,68%	90,32%
Huesca	9,62%	90,38%
Asturias	9,53%	90,47%
Madrid	9,27%	90,73%
Valladolid	9,17%	90,83%
Álava	9,02%	90,98%
Orense	9,02%	90,98%
Huelva	8,93%	91,07%
Las Palmas	8,82%	91,18%
Ávila	8,76%	91,24%
Teruel	8,76%	91,24%



PROVINCIA	MUJERES	HOMBRES
Vizcaya	8,60%	91,40%
Cuenca	8,58%	91,42%
Ciudad Real	8,49%	91,51%
Toledo	8,24%	91,76%
Lugo	8,17%	91,83%
Guadalajara	8,08%	91,92%
Segovia	8,04%	91,96%
Badajoz	8,03%	91,97%
León	7,97%	92,03%
Palencia	7,95%	92,05%
Jaén	7,91%	92,09%
Zamora	7,88%	92,12%
Salamanca	7,74%	92,26%
La Coruña	7,71%	92,29%
Burgos	7,64%	92,36%
Melilla	7,47%	92,53%
Cáceres	7,44%	92,56%
Soria	7,05%	92,95%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroEsa.

El enfoque local, centrado en el centenar de municipios que en España tienen más de 75.000 habitantes, revela que la ciudad de Barcelona es la que tiene una mayor presencia femenina entre los conductores de dos ruedas. En dicha localidad, uno de cada cuatro propietarios de este tipo de vehículos es una mujer. Le sigue la ciudad de Gerona, San Sebastián y Mijas. Las cinco ciudades con menor presencia femenina entre los conductores habituales están todas en la Comunidad de Madrid: Parla, Getafe, Fuenlabrada, Torrejón de Ardoz y Leganés.

Tabla 16: Distribución por sexos de los conductores de dos ruedas en las ciudades españolas.

CIUDAD	PROVINCIA	HOMBRES	MUJERES
Barcelona	Barcelona	74,91%	25,09%
Gerona	Gerona	76,69%	23,31%
San Sebastián	Guipúzcoa	77,38%	22,62%
Mijas	Málaga	78,37%	21,63%
Fuengirola	Málaga	79,52%	20,48%
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	79,92%	20,08%
Cádiz	Cádiz	80,15%	19,85%
El Puerto de Santa María	Cádiz	82,12%	17,88%
Sant Cugat del Vallès	Barcelona	82,21%	17,79%
Sta. Coloma de Gramenet	Barcelona	82,30%	17,70%
Badalona	Barcelona	83,08%	16,92%
Mataró	Barcelona	83,15%	16,85%



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

CIUDAD	PROVINCIA	HOMBRES	MUJERES
Gandía	Valencia	83,23%	16,77%
Málaga	Málaga	83,31%	16,69%
Cornellà de Llobregat	Barcelona	83,64%	16,36%
Alicante	Alicante	83,94%	16,06%
Sevilla	Sevilla	84,05%	15,95%
Valencia	Valencia	84,78%	15,22%
Granada	Granada	85,03%	14,97%
Jerez de la Frontera	Cádiz	85,03%	14,97%
Manresa	Barcelona	85,08%	14,92%
Zaragoza	Zaragoza	85,28%	14,72%
Palma	Islas Baleares	85,39%	14,61%
Santander	Cantabria	85,54%	14,46%
Córdoba	Córdoba	85,77%	14,23%
Murcia	Murcia	85,82%	14,18%
Tarragona	Tarragona	85,84%	14,16%
Chiclana de la Frontera	Cádiz	85,98%	14,02%
Torrevieja	Alicante	86,11%	13,89%
Vigo	Pontevedra	86,27%	13,73%
Lérida	Lérida	86,30%	13,70%
San Fernando	Cádiz	86,44%	13,56%
Sant Boi de Llobregat	Barcelona	86,49%	13,51%
Getxo	Vizcaya	86,62%	13,38%
Marbella	Málaga	86,66%	13,34%
Vélez-Málaga	Málaga	86,77%	13,23%
Albacete	Albacete	86,96%	13,04%
Terrassa	Barcelona	87,21%	12,79%
Gijón	Asturias	87,29%	12,71%
Reus	Tarragona	87,43%	12,57%
Arona	S. C. de Tenerife	87,64%	12,36%
Almería	Almería	87,73%	12,27%
Jaén	Jaén	87,99%	12,01%
Santa Cruz de Tenerife	S. C. de Tenerife	88,08%	11,92%
Elche	Alicante	88,28%	11,72%
Pamplona	Navarra	88,37%	11,63%
Sabadell	Barcelona	88,50%	11,50%
Rubí	Barcelona	88,72%	11,28%
Logroño	La Rioja	88,98%	11,02%
Madrid	Madrid	89,08%	10,92%
Algeciras	Cádiz	89,30%	10,70%
Valladolid	Valladolid	89,64%	10,36%
Badajoz	Badajoz	89,81%	10,19%



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

CIUDAD	PROVINCIA	HOMBRES	MUJERES
Orihuela	Alicante	89,82%	10,18%
Dos Hermanas	Sevilla	89,97%	10,03%
Lorca	Murcia	90,01%	9,99%
Ceuta	Ceuta	90,18%	9,82%
Ciudad Real	Ciudad Real	90,20%	9,80%
Orense	Orense	90,39%	9,61%
Guadalajara	Guadalajara	90,45%	9,55%
Alcobendas	Madrid	90,46%	9,54%
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	90,57%	9,43%
Castellón de la Plana	Castellón	90,58%	9,42%
S. C. de La Laguna	S. C. de Tenerife	90,59%	9,41%
Palencia	Palencia	90,61%	9,39%
Huelva	Huelva	90,63%	9,37%
Pontevedra	Pontevedra	90,68%	9,32%
Vitoria	Álava	90,68%	9,32%
Las Palmas de G. C.	Las Palmas	90,75%	9,25%
Talavera de la Reina	Toledo	90,78%	9,22%
Toledo	Toledo	90,79%	9,21%
Bilbao	Vizcaya	91,05%	8,95%
Cáceres	Cáceres	91,09%	8,91%
Oviedo	Asturias	91,19%	8,81%
León	León	91,21%	8,79%
Torrent	Valencia	91,32%	8,68%
San Sebastián de los Reyes	Madrid	91,60%	8,40%
Roquetas de Mar	Almería	91,61%	8,39%
Pozuelo de Alarcón	Madrid	91,76%	8,24%
Cartagena	Murcia	91,77%	8,23%
Las Rozas	Madrid	91,81%	8,19%
Santiago de Compostela	La Coruña	91,91%	8,09%
La Coruña	La Coruña	91,92%	8,08%
Salamanca	Salamanca	92,00%	8,00%
Burgos	Burgos	92,18%	7,82%
Lugo	Lugo	92,21%	7,79%
Alcalá de Henares	Madrid	92,34%	7,66%
Avilés	Asturias	92,34%	7,66%
Melilla	Melilla	92,54%	7,46%
Baracaldo	Vizcaya	92,60%	7,40%
Telde	Las Palmas	92,64%	7,36%
Coslada	Madrid	92,72%	7,28%
Alcorcón	Madrid	92,91%	7,09%
El Ejido	Almería	92,91%	7,09%



CIUDAD	PROVINCIA	HOMBRES	MUJERES
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	93,00%	7,00%
Móstoles	Madrid	93,23%	6,77%
Valdemoro	Madrid	93,23%	6,77%
Leganés	Madrid	93,53%	6,47%
Torrejón de Ardoz	Madrid	93,63%	6,37%
Fuenlabrada	Madrid	93,83%	6,17%
Getafe	Madrid	93,84%	6,16%
Parla	Madrid	94,17%	5,83%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el Instituto Nacional de Estadísticas.

La cilindrada de los vehículos

A la hora de valorar las diferencias territoriales de la cilindrada, se acude de nuevo al cubicaje como dato de acercamiento a la misma:

- Ciclomotores: no hay diferencias territoriales por la homogeneidad de estos vehículos.
- Escúteres: Madrid, Pontevedra, Vizcaya, Guadalajara y Cantabria son las provincias con escúteres de mayor cilindrada.
- Motos: el mayor cubicaje medio de motos se aprecia en Madrid, Lérida, Álava, Guadalajara y Valladolid.
- Combinación de motos y escúteres: las provincias con una cilindrada media mayor son Madrid, Guadalajara, Vizcaya, Álava y Madrid.
- Total de vehículos de dos ruedas: como resultado de todo lo dicho, para el conjunto de los vehículos el mayor cubicaje medio se observó en Madrid, Guadalajara, Vizcaya, Álava y Valladolid.

Tabla 17: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas, por provincias.

PROVINCIA	CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS + ESCÚTERES	TOTAL
Madrid	49	185	558	371	264
Guadalajara	49	162	546	354	253
Vizcaya	49	163	540	352	251
Álava	49	153	547	350	250
Valladolid	49	150	546	348	248
La Coruña	49	152	537	345	246
Lérida	49	133	553	343	245
Tarragona	49	145	533	339	242
Lugo	49	145	532	339	242
Cantabria	49	161	517	339	242
Pontevedra	49	170	505	337	241
Castellón	49	142	528	335	240
Las Palmas	49	149	521	335	240



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

PROVINCIA	CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	MOTOS + ESCÚTERES	TOTAL
Santa Cruz de Tenerife	49	142	527	335	239
Asturias	49	150	519	334	239
Toledo	49	149	518	334	239
Segovia	49	149	509	329	236
Valencia	49	153	504	329	236
León	49	132	522	327	234
Burgos	49	142	512	327	234
Palencia	49	146	504	325	233
Navarra	49	152	498	325	233
Salamanca	49	152	489	321	230
Alicante	49	142	495	319	229
Islas Baleares	49	146	485	316	227
Zamora	49	134	497	315	227
La Rioja	49	137	493	315	226
Orense	49	141	487	314	226
Ciudad Real	49	120	503	312	224
Almería	49	124	500	312	224
Barcelona	49	149	473	311	224
Zaragoza	49	135	485	310	223
Murcia	49	135	484	310	223
Guipúzcoa	49	150	469	310	223
Huesca	49	122	496	309	222
Gerona	49	131	487	309	222
Teruel	49	130	477	303	218
Cuenca	49	141	463	302	218
Huelva	49	123	479	301	217
Cáceres	49	132	469	301	217
Albacete	49	127	468	298	215
Granada	49	142	452	297	214
Ávila	49	127	465	296	214
Badajoz	49	126	457	292	211
Soria	49	129	449	289	209
Jaén	49	130	448	289	209
Sevilla	49	135	436	286	207
Málaga	49	139	425	282	204
Cádiz	49	124	437	280	203
Melilla	49	146	412	279	203
Córdoba	49	120	433	277	201
Ceuta	49	149	378	263	192

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.



En lo que se refiere a la lista de ciudades de más de 75.000 habitantes, las cilindradas medias más elevadas tienen un especial protagonismo en la Comunidad de Madrid. La ciudad por la que circulan motos más potentes como media es Las Rozas. Le siguen Valdemoro y Rivas-Vaciamadrid. En la cuarta posición aparece una ciudad no madrileña (Telde, en Las Palmas).

Tabla 18: Cubicaje medio de los vehículos de dos ruedas en las principales ciudades de España.

NOMBRE	PROVINCIA	PROMEDIO
Las Rozas	Madrid	540
Valdemoro	Madrid	514
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	495
Telde	Las Palmas	482
Pozuelo de Alarcón	Madrid	479
Alcorcón	Madrid	477
Lugo	Lugo	468
Fuenlabrada	Madrid	466
Móstoles	Madrid	464
Getafe	Madrid	463
Parla	Madrid	452
San Sebastián de los Reyes	Madrid	452
Torrejón de Ardoz	Madrid	452
Avilés	Asturias	451
Alcalá de Henares	Madrid	446
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	440
Leganés	Madrid	437
Coslada	Madrid	433
Baracaldo	Vizcaya	427
Alcobendas	Madrid	427
Roquetas de Mar	Almería	413
La Coruña	La Coruña	408
Burgos	Burgos	407
Rubí	Barcelona	407
Valladolid	Valladolid	404
Oviedo	Asturias	403
León	León	397
El Ejido	Almería	396
Sabadell	Barcelona	396
Terrassa	Barcelona	396
Santiago de Compostela	La Coruña	395
Guadalajara	Guadalajara	395
Arona	Santa Cruz de Tenerife	394
Torrent	Valencia	394
Pontevedra	Pontevedra	394



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

NOMBRE	PROVINCIA	PROMEDIO
Vitoria	Álava	393
Toledo	Toledo	392
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	391
Bilbao	Vizcaya	390
Castellón de la Plana	Castellón	390
Guecho	Vizcaya	383
Reus	Tarragona	378
Palencia	Palencia	377
Las Palmas de G. C.	Las Palmas	377
Manresa	Barcelona	377
Salamanca	Salamanca	375
Orense	Orense	374
San Cugat del Vallès	Barcelona	374
Madrid	Madrid	370
Ciudad Real	Ciudad Real	368
Cartagena	Murcia	366
Lérida	Lérida	365
Pamplona	Navarra	362
Gijón	Asturias	358
Vigo	Pontevedra	355
Orihuela	Alicante	354
San Baudilio de Llobregat	Barcelona	349
Logroño	La Rioja	348
Dos Hermanas	Sevilla	344
Huelva	Huelva	344
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	343
Cáceres	Cáceres	343
Valencia	Valencia	338
Marbella	Málaga	332
Elche	Alicante	332
Tarragona	Tarragona	332
Badajoz	Badajoz	331
Zaragoza	Zaragoza	328
Palma	Islas Baleares	328
Mataró	Barcelona	326
Talavera de la Reina	Toledo	326
Melilla	Melilla	324
Torre Vieja	Alicante	321
Cornellà de Llobregat	Barcelona	310
Lorca	Murcia	305
Algeciras	Cádiz	302



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

NOMBRE	PROVINCIA	PROMEDIO
Santander	Cantabria	302
Alicante	Alicante	301
Badalona	Barcelona	301
Albacete	Albacete	296
Almería	Almería	291
Jerez de la Frontera	Cádiz	290
Murcia	Murcia	290
Ceuta	Ceuta	289
Gerona	Gerona	288
Córdoba	Córdoba	285
Chiclana de la Frontera	Cádiz	284
San Fernando	Cádiz	270
Mijas	Málaga	270
San Sebastián	Guipúzcoa	269
Granada	Granada	269
El Puerto de Santa María	Cádiz	266
Málaga	Málaga	266
Santa Coloma de Gramanet	Barcelona	266
Jaén	Jaén	266
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	260
Barcelona	Barcelona	260
Vélez-Málaga	Málaga	257
Sevilla	Sevilla	250
Gandía	Valencia	250
Fuengirola	Málaga	248
Cádiz	Cádiz	224

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y el Instituto Nacional de Estadísticas.



Los vehículos según su marca

La información disponible permite estimar que el mercado rodante de vehículos de dos ruedas en España está distribuido entre una amplísima relación de marcas. Sin embargo, se ha centrado la atención en las primeras 20, que representan más del 90% del mercado. Sus cuotas varían mucho de acuerdo con el tipo de vehículo y, sobre todo, son muy específicas en el caso de los ciclomotores.

Tabla 19: Estimación del peso de las diferentes marcas, según el tipo de vehículo de dos ruedas.

MARCA	CICLOMOTORES	ESCÚTERES	MOTOS	TOTAL
HONDA	4,31%	21,50%	17,95%	18,36%
YAMAHA	16,34%	15,41%	19,00%	17,62%
PIAGGIO	20,93%	23,47%	3,19%	11,15%
SUZUKI	3,14%	8,28%	11,07%	9,65%
KYMCO	8,77%	13,32%	3,14%	6,94%
BMW	0,01%	0,74%	10,04%	6,27%
KAWASAKI	0,00%	0,46%	7,12%	4,43%
SYM	2,17%	3,77%	2,72%	3,04%
PEUGEOT	10,57%	3,45%	1,02%	2,41%
HARLEY DAVIDSON	0,00%	0,00%	3,57%	2,14%
APRILIA	4,88%	2,98%	1,00%	1,91%
KTM	0,00%	0,00%	2,98%	1,79%
DAELIM	1,12%	1,94%	1,75%	1,78%
DERBI	11,18%	0,97%	0,37%	1,21%
TRIUMPH	0,00%	0,00%	1,96%	1,17%
DUCATI	0,05%	0,00%	1,81%	1,09%
HYOSUNG	0,26%	0,07%	1,06%	0,68%
KEEWAY	0,88%	0,35%	0,67%	0,58%
RIEJU	4,45%	0,07%	0,40%	0,53%
GAS-GAS	0,07%	0,00%	0,86%	0,52%

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA y Base 7.



LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN ESPAÑA. DATOS 2020

Es obvio que cada edad tiene su vehículo. Aunque, en realidad, hablando de dos ruedas, las preferencias de marca son bastante estables a lo largo del tiempo, aunque con algunas variaciones.

Tabla 19: Las 25 primeras marcas en la preferencia de los conductores de dos ruedas, por tramos de edad.

> 35 AÑOS	36-40 AÑOS	41-45 AÑOS	46-50 AÑOS	51-55 AÑOS	56-60 AÑOS	61-65 AÑOS	>65 AÑOS
YAMAHA	HONDA						
HONDA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	YAMAHA	PIAGGIO
PIAGGIO	YAMAHA						
SUZUKI							
KAWASAKI	KYMCO	KYMCO	BMW	BMW	BMW	BMW	KYMCO
KYMCO	KAWASAKI	BMW	KYMCO	KYMCO	KYMCO	KYMCO	BMW
SYM	BMW	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	KAWASAKI	PEUGEOT
KTM	SYM	SYM	SYM	SYM	SYM	HARLEY DAVIDSON	DERBI
PEUGEOT	APRILIA	PEUGEOT	HARLEY DAVIDSON	HARLEY DAVIDSON	HARLEY DAVIDSON	SYM	HARLEY DAVIDSON
BMW	PEUGEOT	HARLEY DAVIDSON	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	SYM
APRILIA	KTM	KTM	APRILIA	DAELIM	DAELIM	APRILIA	KAWASAKI
DAELIM	DAELIM	APRILIA	DAELIM	APRILIA	APRILIA	DAELIM	APRILIA
DERBI	DUCATI	DAELIM	KTM	KTM	KTM	DERBI	DAELIM
DUCATI	HARLEY DAVIDSON	DUCATI	TRIUMPH	TRIUMPH	TRIUMPH	TRIUMPH	MONTESA
HARLEY DAVIDSON	TRIUMPH	TRIUMPH	DUCATI	DERBI	DERBI	HYOSUNG	HYOSUNG
TRIUMPH	DERBI	DERBI	DERBI	DUCATI	HYOSUNG	KTM	TRIUMPH
GAS-GAS	HYOSUNG	HYOSUNG	HYOSUNG	HYOSUNG	MONTESA	MONTESA	BULTACO
KEEWAY	GAS-GAS	KEEWAY	KEEWAY	RIEJU	RIEJU	DUCATI	RIEJU
RIEJU	KEEWAY	GAS-GAS	RIEJU	KEEWAY	DUCATI	RIEJU	MOTO GUZZI
HYOSUNG	GILERA	GILERA	GAS-GAS	MONTESA	KEEWAY	BETA	KEEWAY
HUSQVARNA	HUSQVARNA	HUSQVARNA	GILERA	GAS-GAS	BETA	KEEWAY	DUCATI
BETA	RIEJU	RIEJU	HUSQVARNA	BETA	GAS-GAS	BULTACO	AIXAM
BENELLI	BETA	BETA	BETA	GILERA	GILERA	MOTO GUZZI	POLARIS
GILERA	BENELLI	BENELLI	MONTESA	BENELLI	POLARIS	GAS-GAS	KTM
WOTTAN	WOTTAN	MONTESA	BENELLI	HUSQVARNA	MOTO GUZZI	GILERA	GILERA

Fuente: Elaboración de Estamos Seguros con datos de la MicroESA.



¿En qué provincia se conduce mejor en moto?

La respuesta a la pregunta que formula este capítulo puede ser de cierto interés para la comunidad motera. El sector asegurador cuenta, para contestarla, con un dato interesante, que es la probabilidad, derivada de las estadísticas, de que el conductor de moto provoque o sea responsable de un accidente. No se incluyen aquí, por lo tanto, los accidentes en los que el motero se ve implicado sin ser responsable; éstos, se entiende, no se deben a su impericia, sino a la del conductor culpable.

A partir de aquí y tomando como referencia de partida la media española, se estudia, para los conductores de motos y escúteres, los diferenciales de probabilidad provinciales que se presentan.

Con datos 2020, se apunta a que los mejores moteros del país son los sorianos, seguidos de oscenses y zamoranos. La calidad de mejor motero, por lo tanto, parece estar ligada a la conducción por territorios poco densos y con una esperable mayor frecuencia de desplazamientos largos.

Tabla 20: Diferenciales en la probabilidad de provocar un accidente para motos y escúteres, por provincias.

PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) PROBABILIDAD QUE EL CONJUNTO
Soria	-55,69%
Huesca	-44,58%
Zamora	-44,37%
Palencia	-43,96%
Ávila	-43,71%
Guadalajara	-42,96%
Cáceres	-40,52%
Lugo	-39,42%
Teruel	-39,03%
León	-39,02%
Toledo	-37,89%
Segovia	-37,55%
Salamanca	-37,33%
Ciudad Real	-37,01%
Cuenca	-36,25%
La Rioja	-33,85%
Burgos	-32,16%
Albacete	-29,96%
Lérida	-29,26%
Badajoz	-28,76%
Valladolid	-27,37%
Orense	-27,06%
Gerona	-25,79%
Asturias	-24,91%
Navarra	-24,68%



PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) PROBABILIDAD QUE EL CONJUNTO
Castellón	-23,87%
Tarragona	-22,33%
Islas Baleares	-20,25%
Huelva	-20,22%
Zaragoza	-18,61%
La Coruña	-17,15%
Álava	-16,87%
Vizcaya	-16,53%
Jaén	-13,94%
Guipúzcoa	-11,84%
Valencia	-7,07%
Cantabria	-5,86%
Córdoba	-4,63%
Alicante	-0,64%
Murcia	0,19%
Almería	1,95%
Madrid	9,65%
Pontevedra	11,09%
Granada	14,56%
Sevilla	16,04%
Santa Cruz de Tenerife	18,95%
Barcelona	22,01%
Cádiz	24,22%
Málaga	24,56%
Las Palmas	40,47%
Ceuta	72,86%
Melilla	75,80%

Fuente: Elaboración Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

¿Cuál es la ciudad más motera de España (y el barrio)?

La respuesta a la pregunta planteada en este capítulo es tan variada como el mundo de las dos ruedas. Puede abordarse desde el simple volumen de vehículos, aunque entonces simplemente saldrían ganadoras las ciudades más pobladas, puesto que en las mismas hay, siempre, más de todo.

Un segundo enfoque sería segmentar los vehículos, como se hace en este estudio, y considerar que la ciudad más motera de España es la que tiene un mayor porcentaje de motos de alta cilindrada y altas prestaciones. Se trata, por lo tanto, de ciudades donde la moto potente, que requiere una conducción experta, está más presente. Este enfoque, sin embargo, presenta el problema de que puede otorgar la categoría de “ciudad motera” a una localización en la que, en realidad, hay pocas motos.

El tercer enfoque es el basado en la motorización: la presencia de vehículos de acuerdo con la población.

Aquí hemos decidido adoptar un enfoque mixto del segundo y tercero descritos: se estudia la tasa de motorización, pero limitada a las motos de alta cilindrada y altas prestaciones. La ciudad que tenga una motorización más elevada desde ese punto de vista se designa, pues, como la ciudad motera.

Con este enfoque y datos 2020, la ciudad motera de España es Pozuelo de Alarcón, en Madrid, donde la densidad por habitante de las motos de alta cilindrada y altas prestaciones es un 72% superior al conjunto de las ciudades de más de 75.000 habitantes estudiadas. Le siguen la población malagueña de Mijas y la barcelonesa de San Cugat del Vallès.

Tabla 21: La densidad de motos de alta gama en las ciudades españolas.

CIUDAD	PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) DENSIDAD QUE EN EL CONJUNTO DE LAS CIUDADES
Pozuelo de Alarcón	Madrid	72,16%
Mijas	Málaga	62,65%
San Cugat del Vallès	Barcelona	53,65%
Las Rozas	Madrid	49,37%
Valdemoro	Madrid	43,10%
Chiclana de la Frontera	Cádiz	42,01%
Telde	Las Palmas	40,30%
Vigo	Pontevedra	35,90%
Rubí	Barcelona	35,30%
El Puerto de Santa María	Cádiz	33,39%
Vélez-Málaga	Málaga	32,70%
Rivas-Vaciamadrid	Madrid	31,34%
San Sebastián	Guipúzcoa	30,02%
San Sebastián de los Reyes	Madrid	29,66%
Palma	Islas Baleares	28,06%
San Cristóbal de La Laguna	Santa Cruz de Tenerife	26,21%
Mataró	Barcelona	25,82%
Terrassa	Barcelona	25,57%



CIUDAD	PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) DENSIDAD QUE EN EL CONJUNTO DE LAS CIUDADES
Dos Hermanas	Sevilla	22,30%
Cáceres	Cáceres	21,27%
Málaga	Málaga	20,76%
Ceuta	Ceuta	19,95%
Marbella	Málaga	19,77%
Lugo	Lugo	18,30%
Algeciras	Cádiz	17,68%
Alicante	Alicante	17,30%
Gerona	Gerona	15,67%
Albacete	Albacete	15,40%
Jaén	Jaén	15,09%
Alcalá de Guadaíra	Sevilla	14,78%
Reus	Tarragona	14,75%
San Fernando	Cádiz	14,72%
San Baudilio de Llobregat	Barcelona	14,65%
Castellón de la Plana	Castellón	13,44%
Elche	Alicante	11,65%
Torrent	Valencia	10,97%
Granada	Granada	10,95%
Gijón	Asturias	10,77%
Valladolid	Valladolid	10,24%
Guadalajara	Guadalajara	10,22%
Murcia	Murcia	9,73%
Alcobendas	Madrid	9,56%
Córdoba	Córdoba	9,31%
Jerez de la Frontera	Cádiz	8,72%
Tarragona	Tarragona	7,82%
Fuengirola	Málaga	7,30%
Badajoz	Badajoz	7,27%
Las Palmas de Gran Canaria	Las Palmas	6,85%
Cartagena	Murcia	6,56%
Arona	Santa Cruz de Tenerife	4,82%
Barcelona	Barcelona	4,23%
Guecho	Vizcaya	4,13%
Sabadell	Barcelona	4,11%
Pontevedra	Pontevedra	3,27%
Almería	Almería	2,86%
Toledo	Toledo	2,84%
Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	1,10%



CIUDAD	PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) DENSIDAD QUE EN EL CONJUNTO DE LAS CIUDADES
Valencia	Valencia	0,67%
Roquetas de Mar	Almería	0,34%
Palencia	Palencia	-0,45%
Lorca	Murcia	-1,78%
Badalona	Barcelona	-3,07%
Orense	Orense	-3,54%
Huelva	Huelva	-4,84%
Cádiz	Cádiz	-5,13%
Orihuela	Alicante	-5,77%
Gandía	Valencia	-6,36%
Manresa	Barcelona	-6,45%
Zaragoza	Zaragoza	-7,16%
Ciudad Real	Ciudad Real	-7,19%
Logroño	La Rioja	-7,27%
Cornellà de Llobregat	Barcelona	-7,46%
Oviedo	Asturias	-8,71%
Santander	Cantabria	-10,43%
Getafe	Madrid	-10,96%
Lérida	Lérida	-11,61%
Talavera de la Reina	Toledo	-12,02%
Madrid	Madrid	-13,45%
Melilla	Melilla	-14,12%
Torre Vieja	Alicante	-16,73%
Vitoria	Álava	-16,83%
León	León	-17,55%
Alcorcón	Madrid	-18,35%
Alcalá de Henares	Madrid	-19,28%
Torrejón de Ardoz	Madrid	-19,98%
Pamplona	Navarra	-21,41%
Burgos	Burgos	-21,61%
Baracaldo	Vizcaya	-21,80%
Bilbao	Vizcaya	-21,98%
Sevilla	Sevilla	-22,12%
Salamanca	Salamanca	-22,82%
La Coruña	La Coruña	-23,77%
El Ejido	Almería	-25,33%
Santa Coloma de Gramanet	Barcelona	-29,30%
Leganés	Madrid	-29,83%
L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona	-30,51%



CIUDAD	PROVINCIA	MAYOR (+) O MENOR (-) DENSIDAD QUE EN EL CONJUNTO DE LAS CIUDADES
Móstoles	Madrid	-30,62%
Santiago de Compostela	la Coruña	-32,91%
Fuenlabrada	Madrid	-33,89%
Coslada	Madrid	-34,12%
Avilés	Asturias	-34,30%
Parla	Madrid	-51,76%

Fuente: Elaboración Estamos Seguros con datos de la MicroESA.

¿Y el barrio?

Dado que el concepto de barrio es un poco difícil de fijar, en este informe se ha preferido tomar como referencia el código postal, que sí que es algo que está más aceptado.

Si se analizan los datos sobre dónde hay más vehículos de dos ruedas, se llegará a la conclusión de que los barrios de dos ruedas por excelencia son:

- Para los ciclomotores, Sanlúcar de Barrameda en Cádiz.
- Para los escúteres, la localidad gerundense de Blanes.
- Para las motos, el barrio de Teatinos de Málaga.

Tabla 22: Los barrios más moteros de España.

TIPO DE VEHÍCULO	C. POSTAL	LOCALIDAD
Ciclomotores	11540	Sanlúcar de Barrameda, Cádiz
Escúteres	17300	Blanes, Gerona
Motos	29010	Málaga-Teatinos
Motos + escúteres	29010	Málaga-Teatinos
Total	11540	Sanlúcar de Barrameda, Cádiz

Fuente: Elaboración Estamos Seguros con datos de la MicroESA.