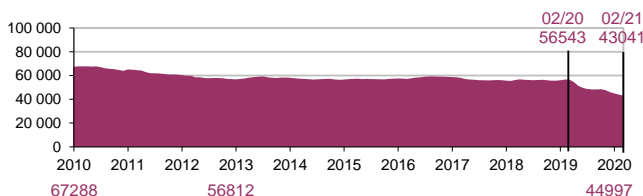


**Alerta: la crisis sanitaria** vinculada a Covid-19 ha llevado al gobierno a tomar medidas excepcionales de restricción de los desplazamientos y las actividades, la evolución de los accidentes de tráfico desde marzo de 2020 refleja los peligros vinculados a las medidas y la forma en que los franceses han adaptado su movilidad en función de los períodos. El toque de queda entre las 20:00 y las 6:00 horas introducido el 14 de diciembre de 2020 se amplía de las 18:00 a las 6:00 horas a partir del 12 de enero de 2021 para 25 departamentos, y el sábado 16 de enero para toda la Francia continental.

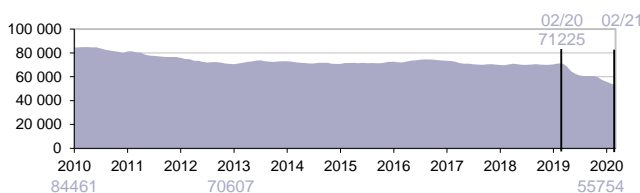
Los indicadores de siniestralidad vial han mostrado tendencias muy atípicas desde marzo de 2020, que son difíciles de interpretar. En los barómetros trimestrales, desde el barómetro de junio de 2020, se ofrecen datos concretos.

## Evolución en los 12 meses acumulados

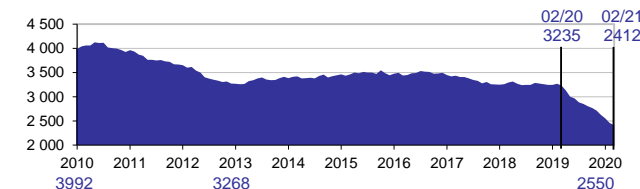
**Accidentes con víctimas** registrados por las autoridades policiales en una carretera abierta al tráfico público.



**Heridos** en accidentes registrados por las autoridades policiales



**Fallecidos** en los 30 días siguientes al accidente



## Informe del mes

**3 158 accidentes con víctimas** en febrero

- 888 comparado con el 2020  
- 924 comparado con el 2019

**3 856 heridos** en febrero

- 1 140 comparado con el 2020  
- 1 126 comparado con el 2019

**175 fallecidos** en febrero

- 45 comparado con el 2020  
- 79 comparado con el 2019

**En febrero de 2021 murieron 175 personas** en las carreteras de la Francia continental, frente a las 220 de febrero de 2020, es decir, 45 muertos menos (-20%). Este resultado es especialmente bajo si se compara con el de febrero de 2020, que fue ligeramente inferior a la media de los últimos 10 años, pero también si se compara con los mejores meses de febrero (204 personas murieron en febrero de 2012 y febrero de 2017).

**Las restricciones a los desplazamientos** (toque de queda) y **la reducción de los viajes al trabajo** (teletrabajo) explican en gran medida el descenso de la accidentalidad vial: se estima que 2/3 de la reducción de la mortalidad se debe al toque de queda y 1/3 a la reducción de los movimientos diurnos. Parece que el descenso del tráfico en febrero fue menor que en enero: Cerema (dataviz de tráfico) estima que el descenso del tráfico a principios de febrero de 2021 es de alrededor del -10% en comparación con el comienzo de febrero de 2020, mientras que el descenso del tráfico en enero de 2021 fue más bien de alrededor del -15% en comparación con enero de 2020; y a finales de febrero el descenso del tráfico se reduce en comparación con el comienzo de febrero. Las condiciones meteorológicas de principios de febrero incluyeron algunos episodios de nieve, mientras que a finales de febrero el tiempo fue más agradable y propicio para viajar.

El número de accidentes con víctimas registrado por las policías fue de 3.158 en febrero de 2021, frente a los 4.046 de febrero de 2020, es decir, 888 accidentes con víctimas menos. Se trata de un descenso del -22%, ligeramente superior al de las fallecidos, mientras que el número de accidentes con víctimas se había mantenido estable entre 2019 y 2020.

3.856 personas resultaron heridas en febrero de 2021, frente a las 4.996 de febrero de 2020, es decir, 1.140 personas menos, un descenso del -23%.

	Febrero							Desde principios de año							En un período de 12 meses						
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%
<b>Accidentes</b>	3 158	4 046	4 082	- 888	-22	- 924	-23	6 630	8 586	8 059	-1 956	-23	-1 429	-18	43 041	56 543	56 258	-13 502	-24	-13 217	-23
<b>Fallecidos</b>	175	220	254	- 45	-20	- 79	-31	346	484	493	- 138	-29	- 147	-30	2 412	3 235	3 294	- 823	-25	- 882	-27
<b>Heridos</b>	3 856	4 996	4 982	-1 140	-23	-1 126	-23	8 133	10 676	9 941	-2 543	-24	-1 808	-18	53 211	71 225	70 479	-18 014	-25	-17 268	-25

Los accidentes con víctimas no mortales registrados por la policía nacional y las fuerzas de gendarmería constituyen sólo una parte de los accidentes de tráfico con víctimas, ya que la policía no es llamada sistemáticamente a intervenir. Sin embargo, los indicadores contenidos en esta publicación proporcionan información sobre la evolución de la seguridad vial.

Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021  
Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

## Evolución de los fallecidos acumulados en las carreteras a lo largo de 12 meses según los usuarios

La crisis sanitaria ha afectado profundamente a los desplazamientos desde marzo de 2020, para todos los usuarios, pero en distinto grado según la alternancia de restricciones y movimientos autorizados.

Los **turismos** suelen ser responsables de la mitad de las muertes en carretera. Su mortalidad en los últimos 12 meses se estima en 1.152 muertos, frente a los 1.622 de todo 2019, es decir, un descenso del -29% en poco más de un año.

La mortalidad de los **peatones** también se redujo fuertemente en este periodo: se estima que 354 peatones murieron en los últimos 12 meses, frente a los 483 de todo 2019, lo que supone un descenso del -27%.

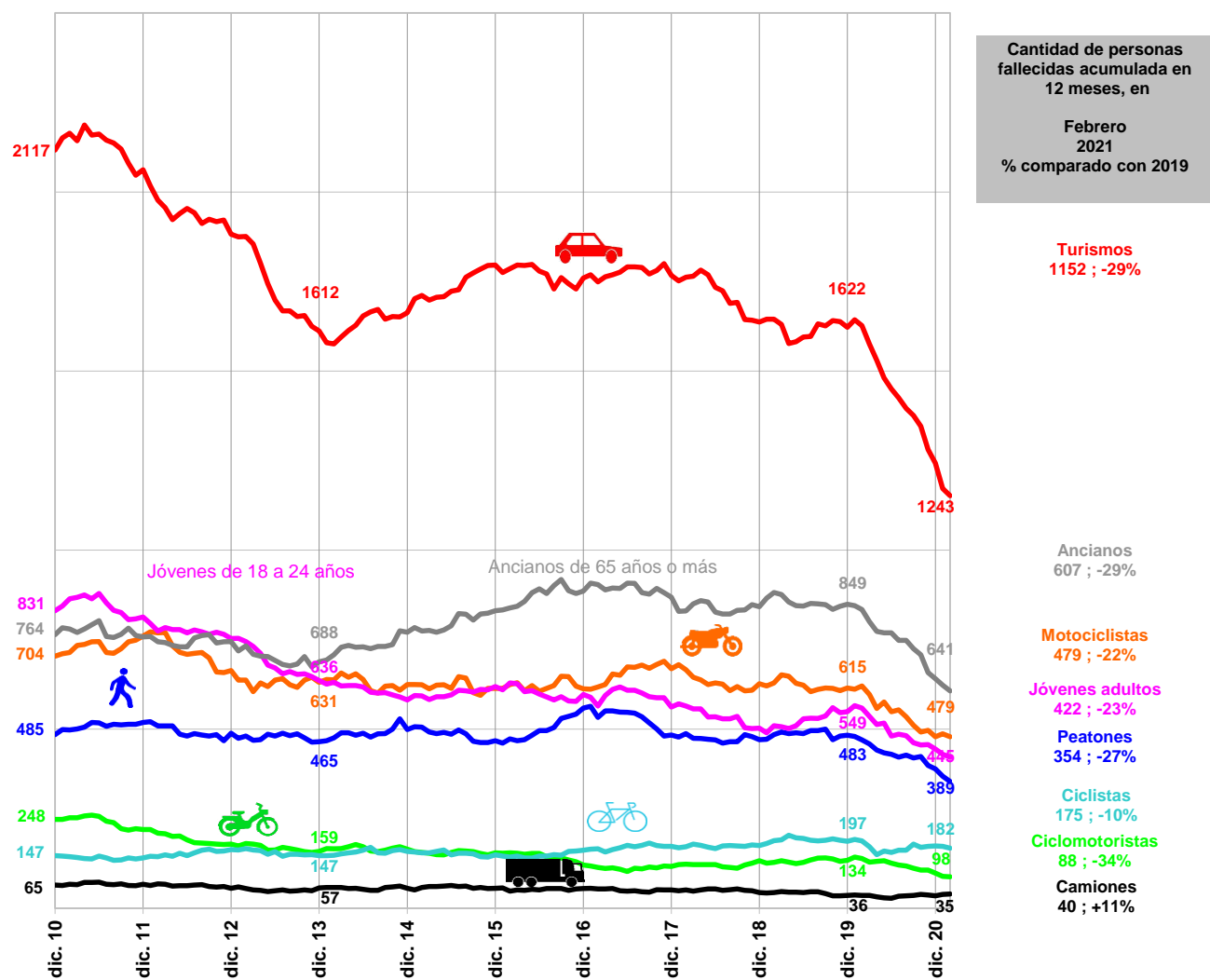
Estos descensos tan bruscos deben relacionarse con el fuerte descenso de la mortalidad entre las **personas de 65 años o más**, sobre todo las de 75 años o más, que han restringido mucho sus movimientos durante los periodos de confinamiento y toque de queda, pero que probablemente también se han ido mucho menos de vacaciones. Las personas mayores representan la mitad de los peatones fallecidos y más de una cuarta parte de los turismos muertos cada año.

La tasa de mortalidad entre los **ciclomotoristas y motociclistas** también se reduce: el descenso entre los motociclistas es del -22%, con 479 fallecidos en los últimos 12 meses frente a los 615 de 2019, pero la tendencia se ha estabilizado desde principios de 2021. Por otro lado, es especialmente acusado el descenso de la mortalidad de los ciclomotores, que continúa, un -34% respecto a 2019, con 88 fallecidos en ciclomotor en los últimos 12 meses frente a los 134 de 2019; un descenso que sin duda refleja las medidas que han frenado la movilidad de los jóvenes (educación a distancia, toques de queda).

La mortalidad entre los adultos **jóvenes de entre 18 y 24 años**, con alto riesgo de sufrir accidentes de tráfico graves, ha descendido un -23% en los últimos 12 meses respecto a 2019 (422 fallecidos frente a 545 en 2019).

En comparación con otras tendencias, la mortalidad de los **ciclistas** ha descendido ligeramente: en los últimos 12 meses han fallecido 175 ciclistas o usuarios de dispositivos personales de transporte motorizado, es decir, un -10% respecto a 2019. Aunque los desplazamientos se han visto limitados por las medidas relacionadas con la crisis sanitaria, los franceses han mostrado su afición por el uso de medios de transporte individuales en los desplazamientos cortos en lugar del transporte público en las ciudades, pero también han desarrollado actividades de ocio en bicicleta en las zonas rurales.

Por último, la tasa de mortalidad de los usuarios de **camiones** es estable, ya que el mantenimiento de su actividad sigue siendo esencial para la vida cotidiana de los franceses y las empresas. Sin embargo, se mantiene en un nivel que se ha reducido casi a la mitad en 10 años.



Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021  
 Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

## Fallecidos en carretera en 2021 por modo de locomoción, edad y red de carreteras

La introducción de un toque de queda para todo el mes de febrero de 2021 tiene un fuerte impacto en la movilidad de los franceses. La mortalidad en febrero de 2021 parece ser tanto más reducida cuanto que febrero de 2020 ya se había registrado una mortalidad relativamente baja para un mes de febrero.

De nuevo este mes, las muertes de peatones, que suelen producirse en el periodo invernal, cuando los desplazamientos nocturnos son más frecuentes, se han beneficiado de las restricciones a los desplazamientos relacionadas con el toque de queda de las 18:00 horas, que obliga a los franceses a volver a casa durante el día. Así, en febrero de 2021 murieron 23 peatones, es decir, 15 menos que en febrero de 2020 y 25 menos que en febrero de 2019.

Por otro lado, la mortalidad de los motociclistas, con 32 fallecidos, es inferior a la de febrero de 2020, pero se mantuvieron por encima de la media de los últimos 10 años.

Las muertes de **automovilistas** disminuyeron un 17% en comparación con febrero de 2020: 96 automovilistas murieron en comparación con 116 en febrero de 2020, es decir, 20 muertes menos que en febrero de 2020. Este resultado supone incluso 36 fallecidos menos que en febrero de 2019, que tenía un resultado cercano a la media de los últimos 10 años.

La mortalidad de los jóvenes de 18 a 24 años y de las personas de 65 años o más siguen beneficiándose este mes de las restricciones a los desplazamientos, con una decena menos de fallecidos cada uno en comparación con sus respectivas medias de los últimos 10 años. El descenso de las muertes entre los jóvenes y los mayores se refleja notablemente en el descenso de las muertes de los usuarios de turismos, más durante el día para los mayores y por la noche para los jóvenes.

Las muertes en carretera en las zonas urbanas disminuyeron en febrero de 2021 en comparación con febrero de 2020 y los años anteriores, mientras que las muertes en las carreteras, vías, caminos disminuyeron ligeramente. Por otro lado, las muertes en autopistas, que fueron especialmente bajas el año pasado, volvieron a su nivel de febrero de 2019.

	Febrero					Desde principios de año								En un período de 12 meses					
	2021	2020	2019	2021-2020	2021-2019	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	Dif.				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%
<b>Peatones</b>	23	38	48	-15	-25	49	84	97	-35	-42	-48	-49	354	470	485	-116	-25	-131	-27
<b>PPM</b>	0	2	0	-2	+0	2	3	0	-1	ns	+2	ns	7	11	nc	-4	ns	+7	ns
<b>Ciclistas</b>	8	11	16	-3	-8	18	24	25	-6	-25	-7	-28	168	188	189	-20	-11	-21	-11
<b>Ciclomotoristas</b>	4	5	9	-1	-5	8	18	13	-10	ns	-5	ns	88	139	128	-51	-37	-40	-31
<b>Motocicletas</b>	32	40	31	-8	+1	61	61	55	+0	+0	+6	+11	479	621	629	-142	-23	-150	-24
<b>Turismos</b>	96	116	132	-20	-36	185	276	271	-91	-33	-86	-32	1 152	1 627	1 645	-475	-29	-493	-30
<b>Camiones</b>	3	2	3	+1	+0	8	3	3	+5	ns	+5	ns	40	36	44	+4	+11	-4	-9

<b>Menores de 18 años</b>	11	5	7	+6	+4	19	27	18	-8	-30	+1	+6	145	162	181	-17	-10	-36	-20
<b>Entre de 18 to 24 años</b>	33	41	48	-8	-15	66	89	79	-23	-26	-13	-16	422	559	510	-137	-25	-88	-17
<b>65 años o más</b>	46	62	73	-16	-27	99	133	148	-34	-26	-49	-33	607	834	882	-227	-27	-275	-31

### En la red de carreteras

<b>Zona urbana</b>	40	85	90	-45	-50	201	280	275	-79	-28	-74	-27	1 309	1 828	1 891	-519	-28	-582	-31
<b>Carretera, vía, camino</b>	113	121	142	-8	-29	103	171	174	-68	-40	-71	-41	783	1 034	989	-251	-24	-206	-21
<b>Autopista</b>	22	14	22	+8	+0	42	33	44	+9	+27	-2	-5	185	238	250	-53	-22	-65	-26

Los peatones contienen dispositivos de transporte personal no motorizados (patines, monopatines, scooters), que se mueven en los mismos espacios que los peatones a pie y se consideran peatones en el código de circulación.

Los equipos de propulsión personal motorizados (PPM) son patinetes eléctricos, gyropods, hoverboards, segways, etc.; se mueven como una bicicleta.

Los ciclistas son usuarios que se desplazan en bicicleta, sea o no asistida eléctricamente.

Los ciclomotoristas son vehículos motorizados de dos ruedas con una velocidad máxima por diseño inferior a 50 km/h y una velocidad máxima por diseño no superior a 45 km/h, incluidos los scooters de menos de 50 cm<sup>3</sup>.

Las motocicletas son vehículos motorizados de dos ruedas de más de 50 cm<sup>3</sup>, incluidos los scooters de más de 50 cm<sup>3</sup>.

Los turismos son los vehículos ligeros; los utilitarios no se incluyen en esta categoría.

Los camiones son vehículos destinados al transporte de cargas pesadas o voluminosas, con un peso bruto superior a 3,5 t.

Las personas "menores de 18 años" son niños y adolescentes de 0 a 17 años inclusive.

Los jóvenes "de entre 18 y 24 años" son la categoría de mayor riesgo en materia de seguridad vial.

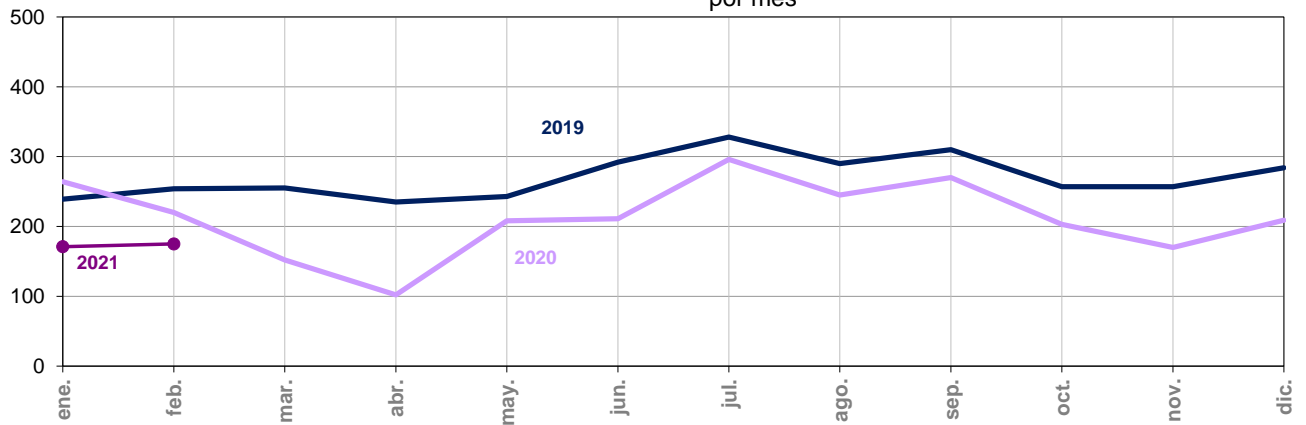
La red "Zona urbana" se refiere a los caminos entre las señales de entrada y salida de un municipio.

La red "Carretera, vía, camino" se refiere a las carreteras no motorizadas fuera de los carriles de las "zonas urbanas".

La red de "autopistas" se refiere a las vías de circulación con categoría de autopista, indicadas con señales azules.

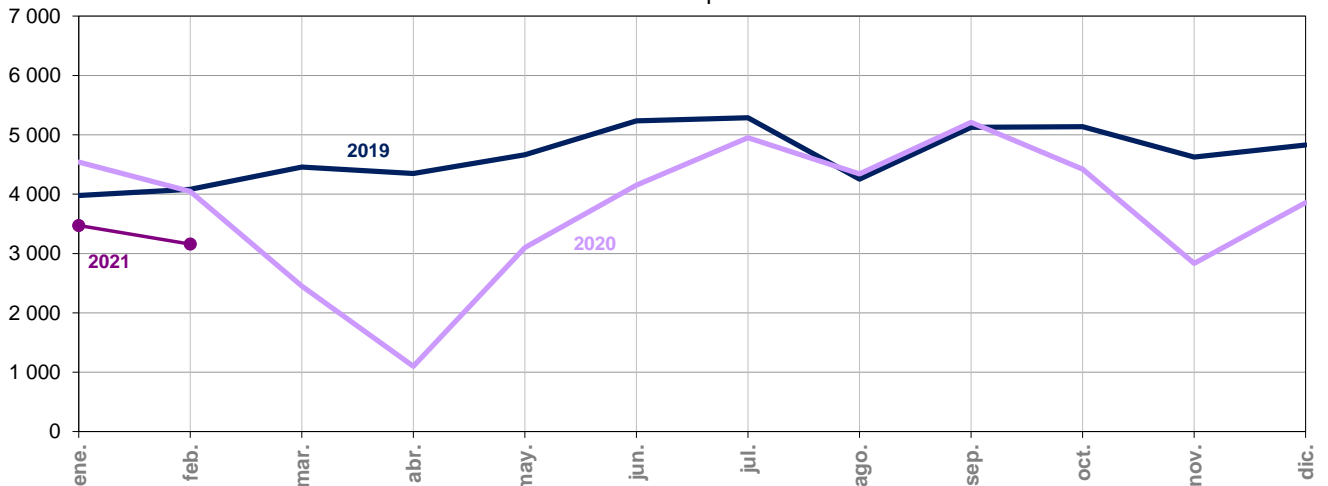
Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021; nc: cifras no conocidas; ns: cambio no significativo  
Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

### Fallecidos dentro de 30 días por mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
<b>2010</b>	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295
<b>2011</b>	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
<b>2012</b>	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
<b>2013</b>	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
<b>2014</b>	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286
<b>2015</b>	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305
<b>2016</b>	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337
<b>2017</b>	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292
<b>2018</b>	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286
<b>2019</b>	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284
<b>2020</b>	264	220	152	102	208	211	296	245	270	203	170	209
<b>2021</b>	171	175										

### Accidentes de tráfico con víctimas por mes

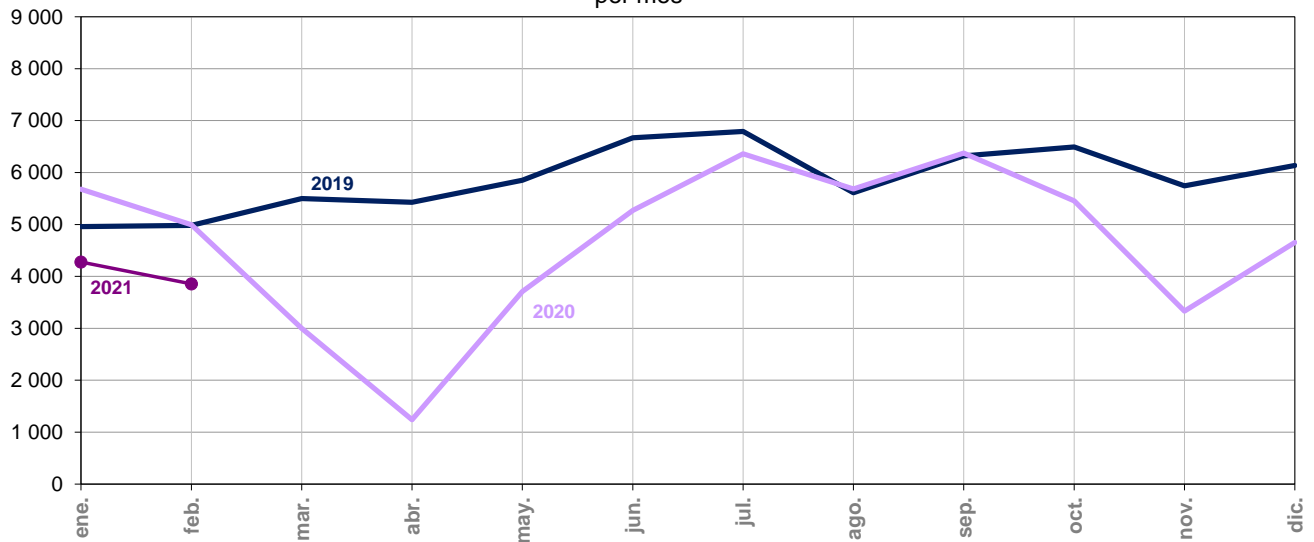


	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
<b>2010</b>	4 545	4 299	5 326	5 866	5 904	6 546	6 288	5 147	6 408	6 570	5 929	4 460
<b>2011</b>	4 912	4 357	5 333	5 744	6 098	5 722	5 415	4 748	5 976	5 995	5 253	5 471
<b>2012</b>	4 900	3 810	5 034	4 426	5 193	5 597	5 275	4 398	5 685	5 898	5 175	5 046
<b>2013</b>	4 259	3 755	3 887	4 420	4 503	5 376	5 509	4 341	5 493	5 381	4 989	4 899
<b>2014</b>	4 649	4 091	4 609	4 825	4 958	5 435	4 769	4 100	5 324	5 627	5 055	4 749
<b>2015</b>	4 277	3 709	4 273	4 637	4 741	5 528	5 041	4 279	5 200	5 085	4 998	4 835
<b>2016</b>	4 655	3 958	4 414	4 293	4 967	5 182	5 080	4 166	5 255	5 451	5 201	4 900
<b>2017</b>	4 420	3 876	4 946	4 948	5 112	5 747	5 148	4 291	5 088	5 351	4 987	4 699
<b>2018</b>	4 228	3 339	3 974	4 674	4 874	5 420	5 061	4 156	5 370	5 501	4 698	4 471
<b>2019</b>	3 977	4 082	4 455	4 347	4 664	5 235	5 287	4 253	5 127	5 135	4 625	4 829
<b>2020</b>	4 540	4 046	2 450	1 100	3 100	4 150	4 950	4 339	5 210	4 421	2 834	3 857
<b>2021</b>	3 472	3 158										

**NB :** En púrpura en los cuadros, estimas provisionales (nuevo cálculo con el coeficiente recalculado en las cifras definitivas de 2018 y los primeros meses cuasidefinitivos de 2019).  
En azul, los datos casi definitivos etiquetados.  
En negro, los datos finales del BAAC etiquetados.

Fuente: ONISR - series etiquetadas (definitivas hasta 2019, cuasi-definitivas 2020), datos estimados 2021  
Datos sobre los accidentes con víctimas registrados por la policía nacional y la gendarmería

# Heridos per mes



	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
<b>2010</b>	5 715	5 430	6 573	7 338	7 554	8 142	8 034	6 663	7 978	8 072	7 325	5 637
<b>2011</b>	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858
<b>2012</b>	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172
<b>2013</b>	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057
<b>2014</b>	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989
<b>2015</b>	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009
<b>2016</b>	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181
<b>2017</b>	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927
<b>2018</b>	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628
<b>2019</b>	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137
<b>2020</b>	5 680	4 996	3 000	1 240	3 710	5 270	6 360	5 682	6 375	5 455	3 331	4 655
<b>2021</b>	4 277	3 856										

NB : En púrpura en los cuadros, estimas provisionales (nuevo cálculo con el coeficiente recalculado en las cifras definitivas de 2018 y los primeros meses cuasidefinitivos de 2019).  
En azul, los datos casi definitivos etiquetados.  
En negro, los datos finales del BAAC etiquetados.

## Procedimientos de tratamiento de datos

El archivo BAAC (Boletines de Análisis de Accidentes de Tráfico con Víctimas) registrados por la policía nacional y las fuerzas de gendarmería.

Los accidentes con víctimas se han definido en la orden de 27 de marzo de 2007 sobre las condiciones de elaboración de las estadísticas. El ONISR, que se encarga de la administración y difusión de las estadísticas de accidentes en virtud del Decreto de 15 de mayo de 1975 sobre el CISR, ha especificado desde hace tiempo la forma de tener en cuenta los accidentes.

Una guía recoge casos concretos y detalla la nomenclatura del boletín para el análisis de los accidentes de tráfico con víctimas. Esta guía se actualiza periódicamente; la última versión data de abril de 2017. Un accidente en el que esté implicado al menos un vehículo en una vía abierta al tráfico público se clasifica como accidente de tráfico, independientemente del hecho causante, excepto en el caso de actos intencionados como el suicidio o el homicidio. Los Boletines de Análisis de Accidentes de Tráfico con víctimas (BAAC) son facilitados por los cuerpos policiales, que los rellenan tras cualquier accidente personal en el que sean requeridos. El expediente lo completan los observatorios departamentales de seguridad vial. Los datos brutos utilizados para el balance también se recogen y se ponen a disposición en línea.

## El barómetro mensual

El barómetro mensual de un mes determinado se refiere a los accidentes ocurridos hasta el final de ese mes y se elabora y publica al mes siguiente.

Los datos rápidos transmitidos por los servicios del Ministerio del Interior, limitados al número de accidentes que causan víctimas mortales, heridos y hospitalizados, permiten dar una estimación provisional de la siniestralidad en Francia en un mes determinado a partir de los primeros días del mes siguiente.

Estas estimaciones se comparan con los datos del BAAC que actualmente introducen y transmiten en 48 horas las fuerzas de seguridad al ONISR (nuevo protocolo de intercambio de datos implantado en 2018). A continuación, extrapolados a partir de los datos brutos de las subidas rápidas y de un coeficiente calculado a partir de las diferencias observadas el año anterior entre las subidas rápidas y el fichero BAAC final, son objeto de un barómetro mensual comentado, que ofrece diversas comparaciones (del mes al mismo mes del año anterior, de los primeros meses del año a los mismos n meses del año anterior), así como un seguimiento de la tendencia establecido sobre la base de 12 meses deslizando.

Las series del ciclo económico presentadas en esta publicación cubren los accidentes y las víctimas de estos accidentes registradas por la policía y la gendarmería. Se registran en función del mes de registro. Las reclasificaciones de estos accidentes, incluidas las anulaciones, se tienen en cuenta hasta la fecha de cierre de las cuentas, es decir, al cierre de la base oficial en mayo del año siguiente.

## Etiquetado

La Autoridad Estadística Pública ha etiquetado los principales indicadores de accidentalidad (Francia Metropolitana y Departamentos de Ultramar) para los datos cuasidefinitivos del año N publicados a finales de enero del año N+1, y los datos definitivos publicados a partir de mayo del año N+1. El barómetro incluye los datos etiquetados de los años anteriores a 2021.

Los métodos estadísticos se especifican en el sitio web del ONISR:

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/es/instrumentos-estadisticos>

En ultramar, el confinamiento se llevó a cabo del 16 de marzo al 11 de mayo de 2020, y se establecieron varios toques de queda en los distintos territorios durante el año 2020 y a principios de 2021.

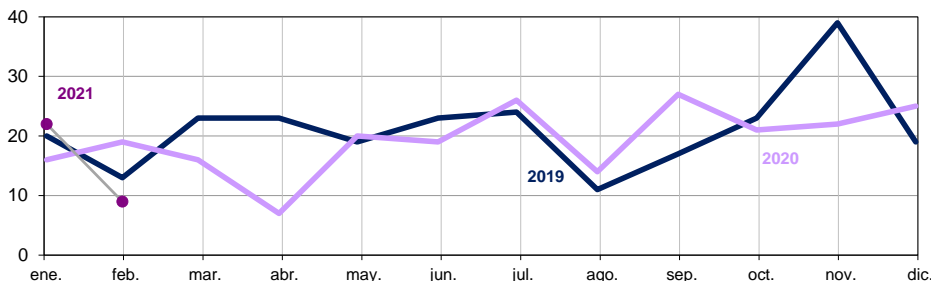
En **febrero de 2021**, los departamentos y territorios de ultramar tienen indicadores de accidentalidad **inferiores** a los de **febrero de 2020**:

**209 accidentes** (es decir, 182 en la DOM y 27 en la COM-NC) frente a 228 accidentes (es decir, 181 y 47 respectivamente);

**263 heridos** (228 en la DOM y 35 en la COM-NC) frente a 310 heridos (254 y 56 respectivamente);

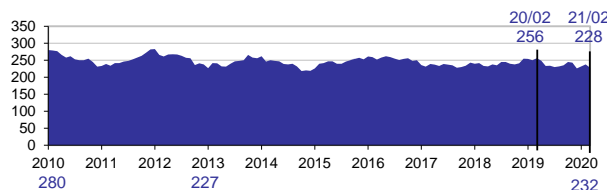
**9 fallecidos** (8 en la DOM y 1 en la COM-NC) frente a 19 fallecidos (12 y 7 respectivamente).

**Fallecidos dentro de 30 días por mes**



**Evolución en los 12 meses acumulados**

**Fallecidos en los 30 días siguientes al accidente**



**Informe del mes**

**209 accidentes**

de tráfico con víctimas en febrero

- 19 comparado con 2020  
+ 5 comparado con 2019

**263 heridos**

en febrero

- 47 comparado con 2020  
- 4 comparado con 2019

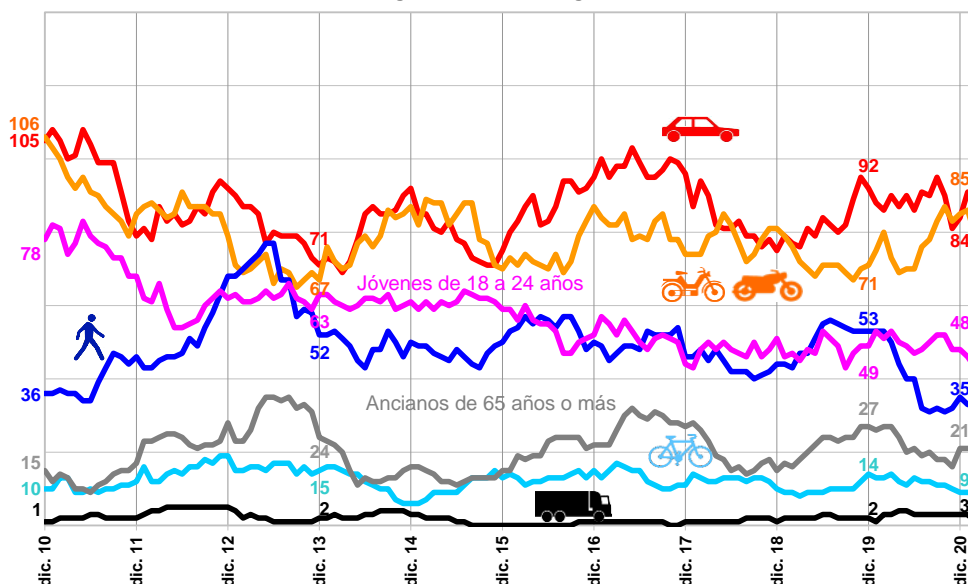
**9 fallecidos**

en febrero

- 10 comparado con 2020  
- 4 comparado con 2019

	Febrero			Desde principios de año								En un periodo de 12 meses									
	2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2019	2021-2020		2021-2019		2021	2020	2020	2021-2020		2021-2019	
				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%				Dif.	%	Dif.	%
<b>Accidentes</b>	209	228	204	- 19	-8	+ 5	+2	458	444	452	+ 14	+3	+ 6	+1	2 540	2 816	2 711	- 276	-10	- 171	-6
<b>Fallecidos</b>	9	19	13	- 10	ns	- 4	ns	31	35	33	- 4	-11	- 2	-6	228	256	233	- 28	-11	- 5	-2
<b>Heridos</b>	263	310	267	- 47	-15	- 4	-1	593	590	570	+ 3	+1	+ 23	+4	3 309	3 695	3 560	- 386	-10	- 251	-7

**Evolución de los fallecidos acumulados en las carreteras a lo largo de 12 meses según los usuarios**



**Cantidad de personas fallecidas acumulada en 12 meses, en**

**febrero 2021**  
% comparado con 2019

- Turismos**  
91 ; -1%
- Motos y ciclomotores**  
79 ; +11%
- Peatones**  
33 ; -38%
- Jóvenes adultos**  
43 ; -12%
- Ancianos**  
21 ; ns
- Ciclistas**  
9 ; ns
- Camiones**  
1 ; ns

Fuente : ONISR - datos definitivos hasta 2019, datos cuasidefinitivos 2020, datos provisionales 2021 ; ns : evolución no significativa  
Datos sobre los accidentes registrados por la policía nacional y la gendarmería