

## **L'ACCIDENTALITAT EN CARRETERA DELS JOVES DE LES BALEARS**

**Cada setmana dos joves moren o resulten ferits greus  
en accidents de trànsit a les Balears**

**Març 2011**

## ÍNDEX

0. Introducció	3
1. Evolució general	4
2. Tipologia dels accidents	7
3. Cost dels accidents	10
4. Comparació amb la resta d'Espanya	12
5. Compliment de l'objectiu europeu	14
6. Les causes dels accidents	15
7. Conclusions	17

## **0. INTRODUCCIÓ**

L'any 2007 la Fundació RACC va presentar l'estudi "Joves i Conducció: un dret i una responsabilitat", que analitzava quins eren els principals problemes de l'accidentalitat en carretera dels joves a Espanya i proposava una sèrie de mesures per a millorar-la.

Tres anys després, la Fundació RACC fa públic el present estudi que analitza la mateixa problemàtica, desagregada per comunitats autònomes. Igual que l'any 2007, l'objectiu últim d'aquest estudi és fer saber a l'opinió pública un problema social de primera magnitud, a fi de crear-ne una conscienciació adequada i que, des de les instàncies pertinents, es prenguin les mesures correctores necessàries.

És indubtable que des de l'informe presentat en el 2007 s'ha produït, en general, en el conjunt d'Espanya i de les Illes Balears, una millora substancial de la sinistralitat viària. Però tal com mostra l'estudi que ara presentem, el problema continua tenint una dimensió molt important i hi ha un marge de millora significativa que cal explotar.

Aquest informe s'ha realitzat a partir de dades de la Direcció General de Trànsit (DGT) i de l'Institut Nacional d'Estadística (INE). L'informe cobreix el període 2000-2009, i permet tenir una visió a llarg termini, sobre l'evolució de la sinistralitat viària dels joves a les Balears.

L'any 2009 es va constatar una millora de la situació, la qual cosa no obsta perquè les conclusions fonamentals d'aquest informe tinguin plena validesa.

## 1. EVOLUCIÓ GENERAL

### a. Víctimes d'accidents

L'any 2009 van morir a les Illes Balears cinc joves en accident de trànsit; a més, 116 van resultar ferits greus i 787 ferits lleus. En anys anteriors, aquestes xifres van ser encara més elevades. Entre els anys 2000 i 2008, per exemple, la mitjana anual de joves morts en carretera va ser de 41 (8 vegades més), la de ferits greus de 289 (més del doble), i la de ferits lleus de 1.395. Durant aquests anys els joves van representar prop del 36% del total de difunts en accident de trànsit a les Balears i més del 40% del total de ferits greus i lleus.

#### Quadre 1

##### Víctimes en accidents de trànsit a les Balears per trams d'edat

	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>% Joves</i>
<b>Gravetat de l'accident</b>			
<b>Morts</b>			
Mitjana 2000-2008	41	114	36,1%
2009	5	40	12,5%
<b>Ferits greus</b>			
Mitjana 2000-2008	289	704	41,0%
2009	116	318	36,5%
<b>Ferits lleus</b>			
Mitjana 2000-2008	1.395	3.159	44,2%
2009	787	2.270	34,7%
<b>Total de víctimes</b>			
Mitjana 2000-2008	1.725	3.977	43,4%
2009	908	2.628	34,6%

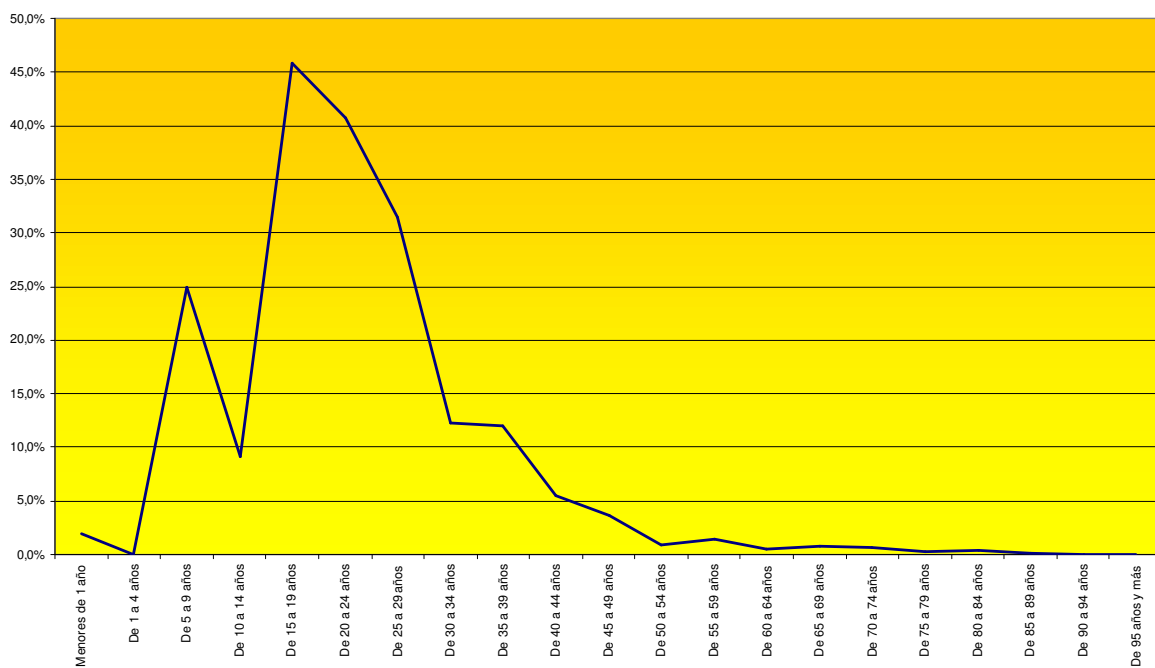
Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

### b. Primera causa de mort entre els joves

Els accidents de trànsit són la primera causa individual de defunció entre els joves de 20 a 29 anys (gràfic 1), amb un 40% del total de morts. En el tram dels 15 als 19 anys aquest percentatge va ser encara superior i va arribar al 45%. En general, la proporció de morts per accident de trànsit sobre el total de defuncions és més elevat en els homes que en les dones.

## Gràfic 1

### Morts en accidents de trànsit sobre el total de morts a les Balears per trams d'edat, 2008



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE

c. Taxa de risc

Com mostra el quadre 2, la taxa de risc (que mesura el nombre de morts en accident de trànsit per cada 100.000 habitants) ha caigut de forma significativa l'últim any respecte al període 2000-2008. Així, la taxa de risc d'aquest col·lectiu ha passat d'una mitjana de 19,8 en el període 2000-2008 a 2,3 l'any 2009, mentre que la del conjunt de la població, que ha passat de 12,1 a 3,7 durant aquests anys, ha experimentat un descens menor.

**Quadre 2**

**Taxa de risc a les Balears per trams d'edat**

	<b>Balears</b>		<b>Espanya</b>	
	<b>Joves</b>	<b>Total</b>	<b>Joves</b>	<b>Total</b>
<b>Morts/100.000 habitants</b>				
Mitjana 2000-2008	19,8	12,1	13,9	11,2
2009	2,3	3,7	6,9	5,7

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT i de l'INE

La taxa de risc dels joves ha descendit de forma considerable l'any 2009 respecte al període 2000-2008. L'any 2009 la probabilitat que un jove a les Balears morís en accident de trànsit era un 37% més baixa que la que tenia la mitjana de la població de la comunitat autònoma.

## 2. TIPOLOGIA DELS ACCIDENTS

### a. Tipus de vehicle

Dels cinc joves morts en accident de trànsit a les Balears l'any 2009, un anava en turisme, tres en ciclomotor i un en altres mitjans de transport. Com s'observa en el quadre 3, el nombre de joves morts que viatjaven amb cotxe s'ha reduït en 22 víctimes respecte a la mitjana dels anys anteriors, el percentatge de víctimes mortals pertanyents a aquest col·lectiu ha experimentat un descens espectacular en termes percentuals respecte al total de difunts de la població balear, que han passat d'un 42% a prop d'un 5%. No ocorre el mateix en el cas del ciclomotor, ja que encara que en termes percentuals han experimentat un descens, els joves encara representen la meitat dels difunts que circulaven en aquest vehicle a les Balears el 2009.

### Quadre 3

**Nombre de morts en accident de trànsit per tipus de vehicle i tram d'edat a les Balears**

	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>% Joves</i>
<b>Tipus de vehicle</b>			
<b>Turisme</b>			
Mitjana 2000-2008	23	55	42,0%
2009	1	21	4,8%
<b>Motocicleta</b>			
Mitjana 2000-2008	5	14	33,6%
2009	0	12	0,0%
<b>Ciclomotor</b>			
Mitjana 2000-2008	9	15	60,1%
2009	3	6	50,0%
<b>Resta de vehicles</b>			
Mitjana 2000-2008	5	24	19,3%
2009	1	9	11,1%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

### b. Infraccions

El quadre 4 ofereix una aproximació a les infraccions que acaben donant lloc a accidents de trànsit amb víctimes. Entre les infraccions analitzades, s'observa que les distraccions i, especialment l'excés de velocitat, es relacionen principalment amb els accidents dels joves.

#### Quadre 4

#### Infraccions comeses pels conductors en els accidents de circulació a les Balears

	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>% Joves</i>
<b>Tipus d'infracció</b>			
<b>Distraccions</b>			
Mitjana 2000-2008	333	811	41,0%
2009	234	678	34,5%
<b>Resta d'infraccions</b>			
Mitjana 2000-2008	756	1.851	40,9%
2009	324	1.031	31,4%
<b>Total d'infraccions</b>			
Mitjana 2000-2008	1.089	2.662	40,9%
2009	558	1.709	32,7%
<b>Relacionades amb la velocitat</b>			
Mitjana 2000-2008	341	667	51,2%
2009	133	332	40,1%
<b>Cap infracció</b>			
Mitjana 2000-2008	815	2.207	36,9%
2009	394	1.412	27,9%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Resulta així especialment significatiu que durant el període 2000-2008, més del 50% de les infraccions relacionades amb la velocitat van implicar conductors joves.

#### c. Ús dels accessoris de seguretat

L'ús dels accessoris de seguretat per part de joves i del conjunt de conductors tendeix a augmentar entre els anys 2000-2009. Així, la utilització del cinturó de seguretat per part dels joves es va situar en nivells del 91,3 % l'any 2009, més de cinc punts per damunt de la mitjana registrada en anys anteriors. Respecte al total de la població, el seu ús s'estén al 93%. Tot i això, tenint en compte el cens de conductors en la comunitat (571.799) encara hi ha 40.026 automobilistes a les Balears que no utilitzen el cinturó de seguretat de manera habitual.

## Quadre 5

### Ús dels accessoris de seguretat a les Balears

	<b>Joves</b> <i>(en %)</i>	<b>Total</b> <i>(en %)</i>
<b>Tipus d'accessori</b>		
<b>Cinturó de seguretat</b>		
Mitjana 2000-2008	85,9%	88,2%
2009	91,3%	92,6%
<b>Casc en la motocicleta</b>		
Mitjana 2000-2008	96,5%	96,5%
2009	100,0%	99,4%
<b>Casc en el ciclomotor</b>		
Mitjana 2000-2008	91,2%	90,9%
2009	98,0%	96,9%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Nota: s'exclouen els accidents dels quals no es disposa de dades sobre l'ús d'accessoris de seguretat

En el cas de la motocicleta l'ús del casc està molt estès, el 100% dels joves l'utilitza, i entre la resta de la població, el 99%.

L'ús d'aquest accessori en ciclomotors ha registrat un increment, ja que ha passat d'un 91,2 % al 98% en el cas dels joves, i del 90% al 97% en la resta de la població.

A pesar que els joves de les Balears utilitzen cada vegada més els sistemes de seguretat passiva, en el cas del cinturó de seguretat la seva utilització encara és menor que en la resta de la població de la comunitat.

### 3. COST DELS ACCIDENTS

Avaluar el cost dels accidents de trànsit és una labor en certa manera erma: ni el dolor ni, per descomptat, la mort tenen un preu. No obstant això, la mort, o si és el cas, les lesions derivades d'un accident de trànsit tenen unes conseqüències sobre la vida de les víctimes que, encara que només sigui parcialment, poden ser reparades o pal·liades per mitjà de les aplicacions de recursos humans o materials que, per la seva naturalesa, sí que poden ser avaluats amb alguna exactitud.

Per a la realització d'aquest informe s'ha fet una estimació dels costos que tenen els accidents de trànsit dels joves. Aquesta estimació parteix de les dades incloses en l'estudi "Joves i Conducció: un dret i una responsabilitat", publicat pel RACC l'any 2007.

Per a l'estimació d'aquests costos s'ha tingut en compte quatre grans categories:

1. Els costos de serveis d'emergències. Bàsicament policia, ambulàncies, bombers i assistència en carretera.
2. Els costos sanitaris, amb especial menció dels costos associats a les seqüeles de grans discapacitats.
3. Els costos atribuïbles a pèrdua de capacitat productiva ja per mort o per una lesió amb efectes d'incapacitat.
4. Els costos materials derivats de la reparació de la propietat danyada (vehicles o un altre tipus de propietat).

Com s'observa en el quadre 6, el cost total dels accidents de trànsit a les Balears l'any 2009 s'estima en 148.584.934 euros, 52.224.302 dels quals corresponen al cost dels accidents de trànsit dels joves. Això significa que el pes dels joves en el cost total dels accidents de trànsit a les Illes Balears és pràcticament del 35%.

#### Quadre 6

##### Cost dels accidents a les Balears, 2009 (en milers d'euros)

	<i>Morts</i>	<i>Greus</i>	<i>Lleus</i>	<i>Total</i>
<b>Cost total</b>				
Joves	5.220.956	18.087.558	28.915.789	52.224.302
Total	25.008.051	40.186.245	83.390.639	148.584.934
<b>Cost per víctima</b>				
Joves	1.044.191	155.927	36.742	57.516
Total	625.201	126.372	36.736	56.539

Font: elaboració pròpia a partir de Lladó & Roig (2007) i DGT

Com s'observa en el quadre, al voltant d'un 10% (5.220.956 euros) del cost total dels accidents de trànsit de joves de les Balears correspon als que moren en la carretera,

mentre que prop del 90% (uns 47 milions d'euros) corresponen als ferits greus i lleus respectivament.

#### 4. COMPARACIÓ AMB LA RESTA D'ESPANYA

Entre els anys 2000 i 2009 la mortalitat per accident de trànsit en carretera va caure un 53,6 % en el conjunt d'Espanya i un 73,3% a les Balears. El nombre de joves morts en les carreteres va descendir un 64,6% en el conjunt d'Espanya i un 90,2% a les Illes.

##### Quadre 7

###### Taxa de variació del nombre de morts 2009-2000

	<b>Joves (en %)</b>	<b>Total (en %)</b>
<b>Balears</b>	90,2%	73,3%
<b>Espanya</b>	64,6%	53,6%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

S'observa, per tant, que a nivell agregat les Illes Balears han tingut en el període 2000-2009 un comportament millor que el del conjunt d'Espanya.

En termes de taxes de risc, les Illes Balears partien d'una situació pitjor que la del conjunt d'Espanya, però aquesta situació va canviar radicalment el 2009. Com mostra el quadre adjunt, l'any 2009 la taxa de risc total era dos punts inferior a les Balears respecte al conjunt d'Espanya (3,7 morts per 100.000 habitants *versus* 5,7 morts per 100.000 habitants); en el cas dels joves aquesta diferència, de quasi cinc punts, és molt més notable (2,3 morts per 100.000 habitants *versus* 6,9 morts per 100.000 habitants).

##### Quadre 8

###### Taxa de risc a les Balears. Joves *versus* tota la població

	<b>Balears</b>		<b>Espanya</b>	
	<b>Joves</b>	<b>Total</b>	<b>Joves</b>	<b>Total</b>
<b>Morts/100.000 habitants</b>				
Mitjana 2000-2008	19,8	12,1	13,9	11,2
2009	2,3	3,7	6,9	5,7

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT i de l'INE

A pesar que les Illes Balears partien d'una situació pitjor que la mitjana nacional, s'ha experimentat descens espectacular de l'accidentalitat de joves en el període 2000-2009, que ha comportat que aquesta comunitat sigui la de menor accidentalitat entre aquest col·lectiu en el país.

Malgrat la sorprenent reducció dels accidents de trànsit amb joves a les Illes Balears, quan es produeixen, el seu índex de gravetat o lesivitat és superior al de la mitjana espanyola, com podem observar en el quadre 9.

#### Quadre 9

**Índex de gravetat dels joves: lesivitat greu (morts+ferits greus) per 100 accidents**

	<i>Balears</i>	<i>Espanya</i>
<b>Víctimes greus/100 accidents</b>		
Mitjana 2000-2008	21,0	20,1
2009	14,6	12,6

#### Quadre 10

**Taxa de risc de les comunitats autònomes (morts per 100.000 habitants). Joves de 15 a 29 anys**

<b>Comunitat autònoma</b>	<b>2000</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
La Rioja	17,6	37,8	10,2	21,0
Galícia	26,8	17,2	15,4	14,2
Extremadura	18,0	14,2	13,8	12,1
Aragó	30,1	14,3	12,6	10,2
Castella - la Manxa	30,3	17,6	12,5	10,1
Castella i Lleó	27,0	18,6	16,1	10,0
Cantàbria	22,5	7,6	9,6	8,9
Comunitat Foral de Navarra	22,0	12,7	11,7	7,3
Catalunya	21,9	8,3	6,3	7,1
Regió de Múrcia	18,8	14,9	8,1	7,0
<b>Espanya</b>	<b>18,2</b>	<b>11,0</b>	<b>8,5</b>	<b>6,9</b>
Andalusia	14,5	10,5	9,0	6,7
Principat d'Astúries	15,7	12,6	6,2	5,9
Comunitat Valenciana	17,2	9,8	6,9	5,8
Canàries	12,8	10,4	5,1	5,2
País Basc	13,5	4,4	6,5	3,5
Comunitat de Madrid	7,8	7,0	4,0	3,0
<b>Illes Balears</b>	<b>31,8</b>	<b>12,3</b>	<b>12,8</b>	<b>2,3</b>

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la DGT i de l'INE

És possible que aquesta evolució favorable de les xifres de mortalitat en carretera a les Balears estigui relacionada amb un major ús dels elements de seguretat passiva per part dels joves en aquest territori. Com mostra el quadre 9, l'ús d'aquests dispositius (cinturó, i casc amb motocicleta i ciclomotor) eren superiors a la mitjana espanyola en el període 2000-2008 i s'han mantingut en primer lloc l'any 2009.

## Quadre 11

### Ús dels accessoris de seguretat (% dels joves que usen accessori)

	<i>Balears</i> (en %)	<i>Espanya</i> (en %)
<b>Tipus d'accessori</b>		
<b>Cinturó de seguretat</b>		
<i>Mitjana 2000-2008</i>	85,9%	83,0%
2009	91,3%	88,9%
<b>Casc en la motocicleta</b>		
<i>Mitjana 2000-2008</i>	96,5%	92,6%
2009	100,0%	91,7%
<b>Casc en el ciclomotor</b>		
<i>Mitjana 2000-2008</i>	91,2%	84,4%
2009	98,0%	91,8%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT i de l'INE

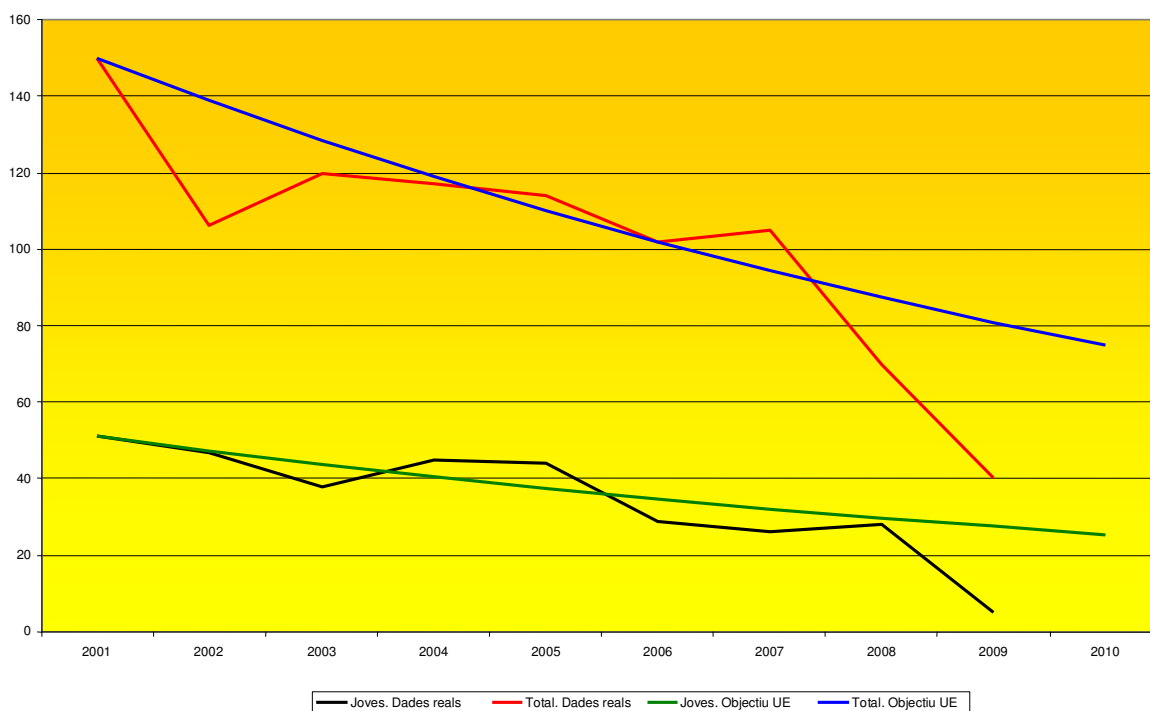
Nota: s'exclouen aquells accidents dels quals no hi ha dades sobre l'ús d'accessoris de seguretat

## 5. COMPLIMENT DE L'OBJECTIU EUROPEU

El *Llibre Blanc del Transport* de la Unió Europea va establir un ambiciós objectiu de reducció d'un 50% del nombre de morts en carretera en el període 2001-2010. Aplicat a les Illes Balears, i suposant que aquesta reducció s'aconseguís de forma lineal entre 2001 i 2010, el gràfic 2 mostra que en l'evolució seguida fins al 2009 s'ha aconseguit i, fins i tot, s'ha superat l'objectiu fixat per al col·lectiu "joves" i per al total de la població.

### Gràfic 2

#### Compliment de l'objectiu europeu: joves i total població



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE

## 6. LES CAUSES DELS ACCIDENTS

Per què moren tants joves en accidents de trànsit? Hi ha múltiples causes, però es poden sintetitzar en dues, les referides a l'aptitud i les referides a l'actitud:

**APTITUD:** els joves, a causa de la seva falta d'experiència, tenen menys perícia al volant. S'estima que, durant el primer any de carnet, la probabilitat de tenir un accident és fins a cinc vegades superior a la d'un conductor experimentat.

**ACTITUD:** els joves, sobretot els homes, tenen una major propensió al risc. Això pot ser degut, en part, a raons evolutives, però respon sobretot al fet que, sovint, l'entorn del jove prima els comportaments temeraris sobre la conducció responsable i prudent.

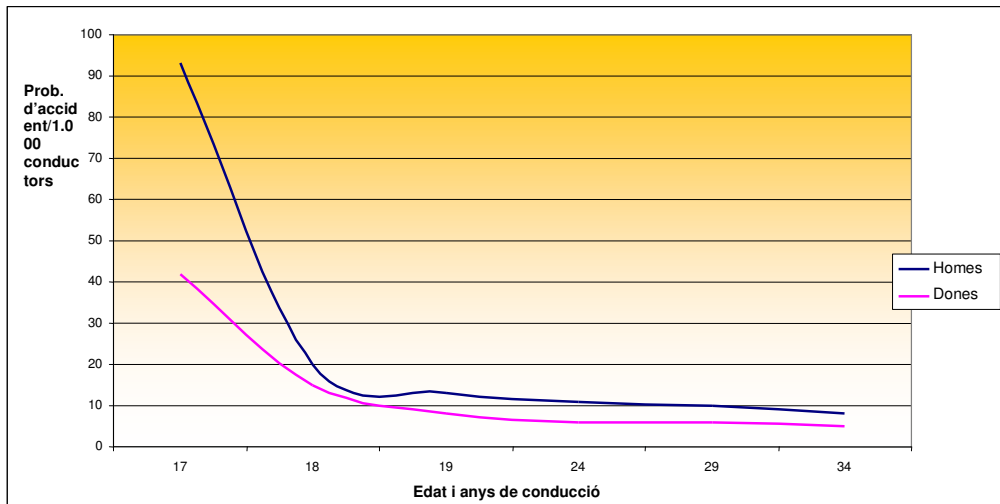
L'evidència empírica disponible mostra, així, la importància que tenen el factor experiència i el factor edat (tots dos directament vinculats a les aptituds i les actituds dels conductors) en l'accidentalitat dels joves.

Experiència: els estudis disponibles mostren que en el cas dels homes la probabilitat de patir un accident es redueix a quasi una cinquena part en comparació amb la probabilitat que es registra immediatament després d'obtenir la llicència.

Dit d'una altra manera, la probabilitat de patir un accident un conductor jove en el seu segon any de conducció pot ser fins a cinc vegades inferior a la d'aquest mateix conductor durant el seu primer any de conducció. En el cas de les dones, el factor experiència és també molt important: després d'un any d'experiència: la probabilitat de tenir un accident pot ser fins a tres vegades més baixa que en el moment d'estrenar-se en la conducció (vegeu gràfic 3).

### Gràfic 3

#### Experiència i gènere. Probabilitat de patir un accident entre conductors i conductores novells a mesura que adquireixen experiència

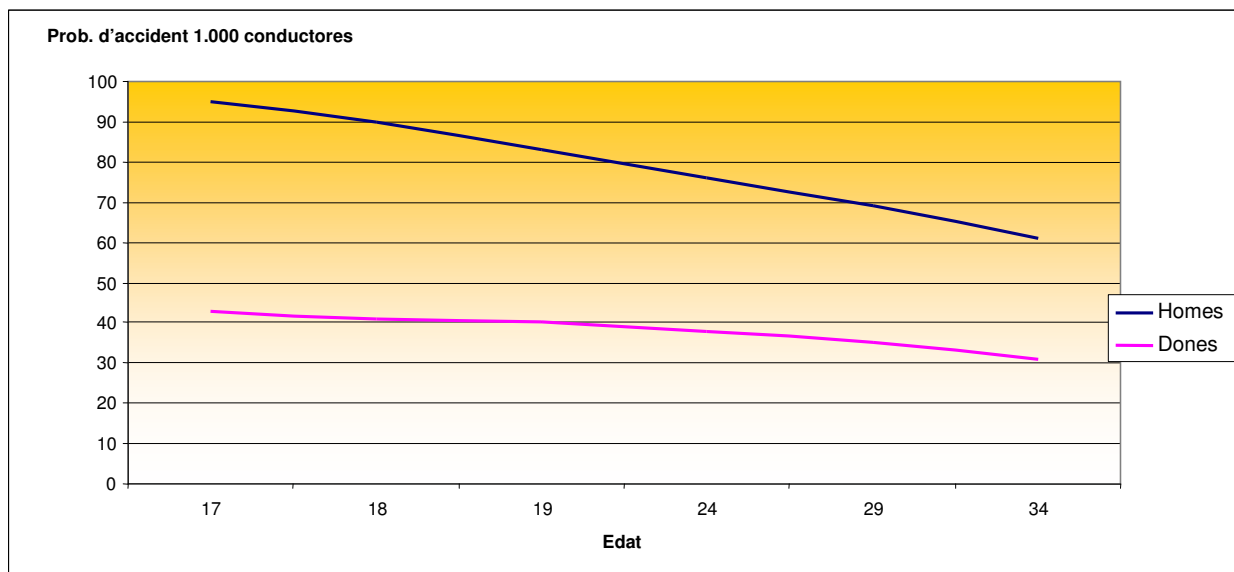


Font: Adaptat de Maycock, 2002b. Basat en dades de la policia.

Edat: els estudis disponibles mostren que la probabilitat que un conductor novell home tingui un accident en els seus primers anys de conducció és el doble que en el cas de les dones. Quant al factor edat, la probabilitat de patir un accident disminueix a mesura que augmenta l'edat d'obtenció del permís de conduir. Això és així sobretot en el cas dels homes: la probabilitat que un home que obté la llicència amb 34 anys, pateixi un accident en el seu primer any de conducció és un 30% inferior a la probabilitat que té un noi que hagi obtingut el seu permís amb només 18 anys. Quelcom semblant ocorre en el cas de les dones, si bé la reducció no és tan significativa.

### Gràfic 4

#### Edat i gènere. Probabilitat de patir un accident entre conductors i conductores novells durant el primer any de conducció



Font: adaptat de Maycock, 2002b. Basat en dades de la policia

## 7. CONCLUSIONS

Les dades i la discussió anteriors mostren sense cap dubte la necessitat actuar. Ens trobem davant d'una epidèmia que, encara que en moltes de les seves manifestacions continua oculta als ulls de l'opinió pública i de la majoria de ciutadans, té unes dimensions molt preocupants. És urgent articular mesures correctores que permetin canalitzar el problema.

De la discussió en apartats anteriors, es dedueix que hi ha marge per a la millora, que no estem davant d'una situació inevitable o un problema que no té solució. Desterrem tot indici de resignació. Amb la implicació de tots els actors afectats, és possible reduir de forma significativa el nombre de joves que cada any moren o resulten ferits en les nostres carreteres. És qüestió que, com a societat, ens ho proposem.

Així doncs, cal la implicació de tots els agents rellevants i, per descomptat, la dels joves. En aquest sentit, no valen plantejaments que prenguin com a punt de partida una certa culpabilitat dels joves i els criminalitzin. Tampoc són acceptables propostes que suposin una minva decisiva en les possibilitats de mobilitat dels joves. Al contrari, l'objectiu ha de ser afavorir aquesta mobilitat, però en un entorn que faciliti una reducció efectiva de les situacions de risc que genera.

Les mesures possibles que cal plantejar per reduir els nivells actuals d'accidentalitat dels joves poden ser de molt diversa índole. Sovint, el debat se centra, de forma quasi exclusiva, en mesures de tipus restrictiu, com si el problema pogués solucionar-se en la seva totalitat a partir d'una limitació de la mobilitat o d'un augment de les sancions. Aquest enfocament és erroni per esbiaixat. Hi ha moltes mesures positives, de millora de l'educació, de les actituds i de les aptituds, que, sobretot des d'una perspectiva de llarg

termini, són les que poden tenir un major efecte. El fet que la seva posada en marxa sigui segurament més complexa i requereixi més recursos no pot ser en cap cas excusa per a obviar-les.

A continuació s'enumeren les principals actuacions per millorar la situació de l'accidentalitat dels joves a les Illes Balears.

### **1. Fer aflorar el problema:**

Un primer pas, absolutament imprescindible, és fer aflorar el problema dels joves i la seguretat viària a les Illes Balears. Tots els agents implicats han de conèixer la magnitud del problema i actuar en conseqüència. Per a això és imprescindible disposar d'informació precisa sobre les víctimes dels accidents de trànsit dels joves, tant a nivell estatal com a nivell de les Illes Balears.

La DGT (a través de les seves direccions provincials de trànsit) hauria de posar a disposició de l'opinió pública la màxima informació possible relativa a les causes, la tipologia, els factors concurrents i les conseqüències dels accidents dels joves a Balears. Així mateix, és necessari que aquesta informació es presenti desagregada per províncies, àmbit comarcal i grans ciutats, amb l'objectiu de facilitar-ne un seguiment més detallat.

Així mateix, cal que les entitats autonòmiques i locals s'involucrin, d'acord amb les seves responsabilitats i capacitats, en la millora de la seguretat viària de les Balears. Encara que moltes competències estan en mans de la DGT, és indubtable que des del terreny de l'educació, la salut pública, les infraestructures, o la policia local, són nombroses les actuacions que es poden posar en marxa en l'àmbit autonòmic i local.

Per tal de difondre i fer saber a la societat aquesta informació, és important comptar amb la participació dels mitjans de comunicació. Aquests exerceixen un paper fonamental per aconseguir millorar els nivells generals de seguretat viària i, de forma particular, la taxa de sinistralitat entre els més joves. En els últims anys, els mitjans han contribuït de manera positiva perquè la problemàtica dels accidents de trànsit ocupi un espai propi en l'agenda social i política del país. Cal continuar i incrementar aquesta tasca per assolir un major coneixement i conscienciació sobre el problema dels accidents de trànsit dels joves balears.

Finalment, cal esmentar també el paper tan important que correspon a les empreses vinculades al sector de l'oci, que han d'intensificar els seus esforços per afavorir actituds responsables entre els joves.

### **2. Canviar actituds:**

Hem vist anteriorment que l'actitud és una de les principals causes que provoquen els accidents de trànsit dels joves, junt amb l'aptitud. Només a partir d'un canvi d'actitud general, que incumbeixi els joves però també a tots els altres actors o agents que hi influeixen, serà possible situar el problema en cotes mínimament acceptables.

Per afavorir aquest canvi d'actituds caldria aplicar les mesures següents:

Campanyes d'informació dirigides específicament als joves i focalitzades en els principals problemes d'accidentalitat de les Balears. Caldria incidir en el respecte als límits de velocitat, ja que prop del 40% de les infraccions comeses pels joves de les Balears són excessos de velocitat.

Formació-educació: la formació d'un conductor no pot limitar-se al moment en què obté el seu permís de conduir. L'educació i formació viària ha d'iniciar-se en la infància i continuar al llarg de la vida de la persona, ha de ser contínua i s'ha de centrar en continguts de mobilitat i seguretat viària. L'educació en seguretat viària en l'etapa escolar és, així doncs, fonamental.

Conductor alternatiu: el conductor alternatiu garanteix una mobilitat amb molt menys risc. Aquesta iniciativa reflecteix una actitud de responsabilitat i d'autoregulació per part del grup en què es personalitza. La participació de les administracions locals de Balears unides a les autonòmiques, és fonamental per promoure aquesta figura a través de campanyes d'educació viària.