



LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA DE LOS JÓVENES BALEARES

**Cada semana 2 jóvenes mueren o resultan heridos graves
en accidente de tráfico en Baleares**

Marzo 2011

ÍNDICE

0. Introducción.	3
1. Evolución general.	4
2. Tipología de accidentes.	7
3. Coste de los accidentes.	10
4. Comparación con el resto de España.	12
5. Cumplimiento del objetivo europeo.	14
6. Las causas de los accidentes.	15
7. Conclusiones.	17

0. INTRODUCCIÓN

En 2007 la Fundación RACC presentó el estudio “Jóvenes y Conducción. Un derecho y una responsabilidad”, que analizaba cuáles eran los principales problemas de la accidentalidad en carretera de los jóvenes en España, y proponía una serie de medidas para mejorarla.

Transcurridos tres años, la Fundación RACC hace público el presente estudio que analiza la misma problemática, desagregada por Comunidades Autónomas. Al igual que en el año 2007, el objetivo último de este estudio es hacer aflorar a la opinión pública un problema social de primera magnitud, al objeto de que exista una concienciación adecuada respecto al mismo y que, desde las instancias pertinentes, se tomen las medidas correctoras necesarias.

Es indudable que desde el informe presentado en el 2007 se ha producido, en general, en el conjunto de España y de las Islas Baleares, una mejora sustancial de la siniestralidad vial. Pero como muestra el estudio que ahora presentamos, el problema sigue teniendo una dimensión muy importante y existe un margen de mejora significativa que hay que explotar.

Este informe se ha realizado a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y del Instituto Nacional de Estadística (INE). El informe cubre el periodo 2000-2009, y permite tener una visión a largo plazo, sobre la evolución de la siniestralidad vial de los jóvenes en Baleares.

En el año 2009 se ha producido una mejora de la situación, lo que no obsta para que las conclusiones fundamentales del presente informe tengan plena validez.

1. EVOLUCIÓN GENERAL

a. Víctimas de accidentes¹

En el año 2009 murieron en las Islas Baleares 5 jóvenes en accidente de tráfico. Además 116 resultaron heridos graves y 787 heridos leves. En años anteriores, estas cifras fueron todavía más elevadas. Entre los años 2000 y 2008, por ejemplo la media anual de jóvenes muertos en carretera fue de 41 (8 veces más), la de heridos graves de 289 (más del doble), y la de heridos leves de 1.395². Durante esos años los jóvenes representaron cerca del 36% del total de fallecidos en accidente de tráfico en Baleares y más del 40% del total de heridos graves y leves.

Cuadro 1.

Víctimas en accidentes de tráfico en Baleares por tramos de edad

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Gravedad del accidente			
Muertos			
Promedio 2000-2008	41	114	36,1%
2009	5	40	12,5%
Heridos graves			
Promedio 2000-2008	289	704	41,0%
2009	116	318	36,5%
Heridos leves			
Promedio 2000-2008	1.395	3.159	44,2%
2009	787	2.270	34,7%
Total de víctimas			
Promedio 2000-2008	1.725	3.977	43,4%
2009	908	2.628	34,6%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

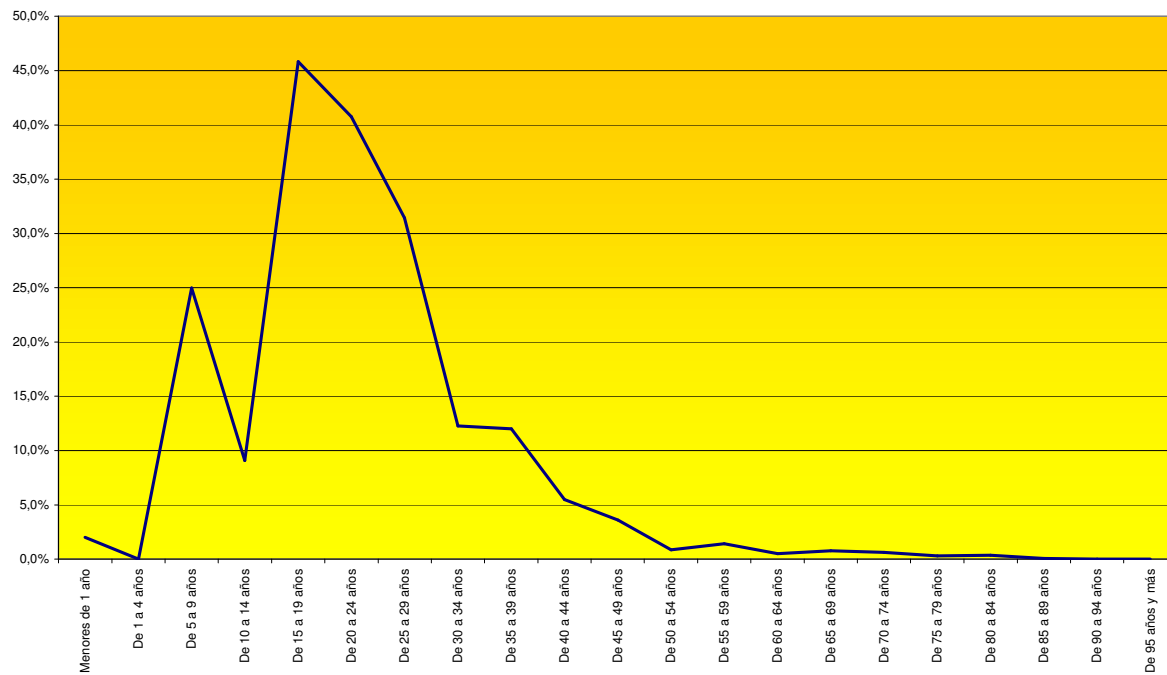
b. Primera causa de muerte entre los jóvenes

Los accidentes de tráfico son la primera causa individual de fallecimiento entre los jóvenes de 20 a 29 años (gráfico 1), con un 40% del total de muertes. En el tramo de los 15 a los 19 años ese porcentaje fue aún mayor, superando el 45%. En general, la proporción de muertos por accidente de tráfico sobre el total de fallecimientos es más elevado en los varones que en las mujeres.

¹ Este apartado se refiere al número de víctimas de accidentes de tráfico (muertes, heridos graves y heridos leves), tanto en ciudad como en carretera, computados a 24 horas.

Gráfico 1.

Muertos en accidentes de tráfico sobre el total de muertes totales en Baleares por tramo de edad, 2008



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE.

c. Tasa de riesgo

Como muestra el cuadro 2, la tasa de riesgo (que mide el número de muertos en accidente de tráfico por cada 100.000 habitantes), ha caído de forma significativa el último año respecto al periodo 2000-2008. Así, la tasa de riesgo de este colectivo ha pasado de una media de 19,8 en el periodo 2000-2008 a 2,3 en el año 2009, mientras que la del conjunto de la población, que ha evolucionando de 12,1 a 3,7 durante esos años, ha experimentado un descenso menor.

Cuadro 2.

Tasa de riesgo en Baleares por tramos de edad

	<i>Baleares</i>	
	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>
Muertos/100.000 habitantes		
Promedio 2000-2008	19,8	12,1
2009	2,3	3,7

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT y del INE

La tasa de riesgo de los jóvenes ha descendido de forma considerable en el año 2009 respecto al periodo 2000 -2008. En el año 2009 la probabilidad de que un joven en Baleares muriese en accidente de tráfico era un 37% más baja que la que tenía el promedio de la población de la comunidad autónoma.

2. TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES

a. Tipo de vehículo

De los 5 jóvenes muertos en accidente de tráfico en Baleares en el año 2009, 1 iba en turismo, 3 en ciclomotor y 1 en otros medios de transporte. Como se observa en el cuadro 3, el número de jóvenes muertos que viajaban en coche se ha reducido en 22 víctimas respecto a la media de los años anteriores, el porcentaje de víctimas mortales pertenecientes a este colectivo ha experimentado un descenso espectacular en términos porcentuales respecto al total de fallecidos de la población balear, pasando de un 42% a cerca de un 5%. No ocurre lo mismo en el caso del ciclomotor, aunque en términos porcentuales han experimentado un descenso, los jóvenes aún representan la mitad de los fallecidos que circulaban en este vehículo en Baleares en 2009.

Cuadro 3.

Nº de muertos en accidente de tráfico por tipo de vehículo y tramo de edad en Baleares

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Tipo de vehículo			
Turismo			
Promedio 2000-2008	23	55	42,0%
2009	1	21	4,8%
Motocicleta			
Promedio 2000-2008	5	14	33,6%
2009	0	12	0,0%
Ciclomotor			
Promedio 2000-2008	9	15	60,1%
2009	3	6	50,0%
Resto de vehículos			
Promedio 2000-2008	5	24	19,3%
2009	1	9	11,1%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

b. Infracciones

El cuadro 4 ofrece una aproximación a las infracciones que acaban dando lugar a accidentes de tráfico con víctimas. De las infracciones analizadas, se observa que las distracciones y, especialmente el exceso de velocidad, están principalmente relacionadas con los accidentes de los jóvenes.

Cuadro 4.

Infracciones cometidas por los conductores en los accidentes de circulación en Baleares

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Tipo de infracción			
Distracciones			
Promedio 2000-2008	333	811	41,0%
2009	234	678	34,5%
Resto de infracciones			
Promedio 2000-2008	756	1.851	40,9%
2009	324	1.031	31,4%
Total de infracciones			
Promedio 2000-2008	1.089	2.662	40,9%
2009	558	1.709	32,7%
Relacionadas con la velocidad			
Promedio 2000-2008	341	667	51,2%
2009	133	332	40,1%
Ninguna infracción			
Promedio 2000-2008	815	2.207	36,9%
2009	394	1.412	27,9%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Resulta así especialmente significativo que durante el periodo 2000 - 2008, más del 50% de las infracciones relacionadas con la velocidad implicasen a conductores jóvenes.

c. Uso de los accesorios de seguridad

El uso de los accesorios de seguridad por parte de jóvenes y del conjunto de conductores ha tendido a aumentar entre los años 2000-2009. Así, la utilización del cinturón de seguridad por parte de los jóvenes se situó en niveles del 91,3 % en el año 2009, más de 5 puntos por encima del promedio registrado en años anteriores. Respecto al total de la población, su uso se extiende al 93%. Aun así, teniendo en cuenta el censo de conductores en la comunidad (571.799) aún hay 40.026 automovilistas en baleares que no usan el cinturón de seguridad de modo habitual.

Cuadro 5.

Uso de los accesorios de seguridad en Baleares

	Jóvenes <i>(en %)</i>	Total <i>(en %)</i>
Tipo de accesorio		
Cinturón de seguridad		
Promedio 2000-2008	85,9%	88,2%
2009	91,3%	92,6%
Casco en la motocicleta		
Promedio 2000-2008	96,5%	96,5%
2009	100,0%	99,4%
Casco en el ciclomotor		
Promedio 2000-2008	91,2%	90,9%
2009	98,0%	96,9%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Nota: se excluyen aquellos accidentes de los cuales no se dispone de datos sobre el uso de accesorios de seguridad

En el caso del uso del casco en motocicleta su uso está muy extendido, un 100% de los jóvenes lo utilizan, y entre el resto de la población el 99%.

El uso de este accesorio en ciclomotor, registra un incremento, pasando de un 91,2 % al 98% en el caso de jóvenes, y del 90% al 97% en el resto de la población.

A pesar de que los jóvenes baleares hacen cada vez un uso mayor de los sistemas de seguridad pasiva, en el caso del cinturón de seguridad su utilización aún es menor que el del resto de la población de la comunidad.

3. COSTE DE LOS ACCIDENTES

Evaluar el coste de los accidentes de tráfico es una labor en cierto modo baldía: ni el dolor, ni por supuesto la muerte tienen un precio. Sin embargo, la muerte, o en su caso, las lesiones derivadas de un accidente de tráfico tienen unas consecuencias sobre la vida de las víctimas que, aunque sólo sea parcialmente, pueden ser reparadas o paliadas mediante las aplicaciones de recursos humanos o materiales que, por su naturaleza, sí pueden ser evaluados con alguna exactitud.

Para la realización de este informe se ha procedido a estimar los costes que tienen los accidentes de tráfico de los jóvenes. Esta estimación se ha hecho a partir de los datos incluidos en el estudio *Jóvenes y Conducción: un derecho y una responsabilidad*, publicado por el RACC en el año 2007.

Para la estimación de estos costes se han tenido en cuenta 4 grandes categorías:

- 1.- Los costes de servicios de emergencias. Básicamente policía, ambulancias, bomberos y asistencia en carretera.
- 2.- Los costes sanitarios, con especial mención de los costes asociados a las secuelas de grandes discapacitados.
- 3.- Los costes atribuibles a pérdida de capacidad productiva ya por muerte o por una lesión con efectos de incapacidad.
- 4.- Los costes materiales derivados de la reparación de la propiedad dañada (vehículos u otro tipo de propiedad).

Como se observa en el cuadro 6, el coste total de los accidentes de tráfico en Baleares en el año 2009 se estima en 148.584.934 euros. De estos, 52.224.302 corresponden al coste de los accidentes de tráfico de los jóvenes. Esto significa que el peso de los jóvenes en el coste total de los accidentes de tráfico en las Islas Baleares es prácticamente del 35%.

Cuadro 6.

Coste de los accidentes en Baleares, 2009 (en miles de euros)

	<i>Muertos</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves</i>	<i>Total</i>
Coste total				
Jóvenes	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
Coste por víctima				
Jóvenes	1.044.191	155.927	36.742	57.516
Total	625.201	126.372	36.736	56.539

Fuente: elaboración propia a partir de Lladó & Roig (2007) y DGT

Como se observa en el cuadro, alrededor de un 10% (5.220.956 euros) del coste total de los accidentes de tráfico de jóvenes de Baleares corresponde a los que mueren en la carretera, mientras que cerca del 90% (unos 47 millones de euros) corresponden a los heridos graves y leves respectivamente.

4. COMPARACIÓN CON EL RESTO DE ESPAÑA

Entre los años 2000 y 2009 la mortalidad por accidente de tráfico en carretera cayó un 53,6 % en el conjunto de España y un 73,3% en Baleares. El número de jóvenes muertos en las carreteras descendió un 64,6% en el conjunto de España y un 90,2% en las Islas.

Cuadro 7.

Tasa de variación del número de muertos 2009-2000

	Jóvenes (en %)	Total (en %)
Baleares	90,2%	73,3%
España	64,6%	53,6%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Se observa, por tanto, que a nivel agregado Baleares ha tenido entre 2000-2009 un comportamiento mejor que el del conjunto de España.

En términos de tasas de riesgo, las Islas Baleares partían de una situación peor que la del conjunto de España, pero esta situación cambió radicalmente en 2009. Como muestra el cuadro adjunto en el año 2009 la tasa de riesgo total era 2 puntos inferior en Baleares respecto al conjunto de España (3,7 muertos por 100.000 habitantes versus 5,7 muertos por 100.000 habitantes); en el caso de los jóvenes esa diferencia, de casi 5 puntos, es mucho más notable (2,3 muertos por 100.000 habitantes versus 6,9 muertos por 100.000 habitantes).

Cuadro 8.

Tasa de riesgo en Baleares. Jóvenes versus toda la población

	Baleares		España	
	Jóvenes	Total	Jóvenes	Total
Muertos/100.000 habitantes				
Promedio 2000-2008	19,8	12,1	13,9	11,2
2009	2,3	3,7	6,9	5,7

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT y del INE

A pesar de que las Islas Baleares partían de una situación peor que la media nacional, ha experimentado descenso espectacular de la accidentalidad de jóvenes en el periodo 2000-09, que le ha llevado a esta comunidad a posicionarse como la de menor accidentalidad entre este colectivo en el país.

A pesar de la sorprendente reducción de los accidentes de tráfico con jóvenes en la Comunidad Balear, cuando se producen, su índice de gravedad o lesividad es superior al de la media española como podemos observar en el Cuadro 9.

Cuadro 9
Índice de gravedad de los jóvenes: lesividad grave (muertos+heridos graves) por 100 accidentes

	<i>Baleares</i>	<i>España</i>
Víctimas graves/100 accidentes		
Promedio 2000-2008	21,0	20,1
2009	14,6	12,6

Cuadro 10.

Tasa de riesgo de las CC AA (muertos por 100.000 habitantes). Jóvenes de 15 a 29 años

Comunidad Autónoma	2000	2007	2008	2009
La Rioja	17,6	37,8	10,2	21,0
Galicia	26,8	17,2	15,4	14,2
Extremadura	18,0	14,2	13,8	12,1
Aragón	30,1	14,3	12,6	10,2
Castilla - La Mancha	30,3	17,6	12,5	10,1
Castilla y León	27,0	18,6	16,1	10,0
Cantabria	22,5	7,6	9,6	8,9
Comunidad Foral de Navarra	22,0	12,7	11,7	7,3
Cataluña	21,9	8,3	6,3	7,1
Región de Murcia	18,8	14,9	8,1	7,0
España	18,2	11,0	8,5	6,9
Andalucía	14,5	10,5	9,0	6,7
Principado de Asturias	15,7	12,6	6,2	5,9
Comunidad Valenciana	17,2	9,8	6,9	5,8
Canarias	12,8	10,4	5,1	5,2
País Vasco	13,5	4,4	6,5	3,5
Comunidad de Madrid	7,8	7,0	4,0	3,0
Illes Balears	31,8	12,3	12,8	2,3

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la DGT y del INE

Es posible que esta evolución favorable de las cifras de mortalidad en carretera en Baleares esté relacionada con un mayor uso de los elementos de seguridad pasiva por parte de los jóvenes en este territorio. Como muestra el cuadro 9, el uso de estos dispositivos (cinturón, y casco en motocicleta y ciclomotor) eran superiores al promedio español en el periodo 2000 – 2008 y han seguido siéndolo durante el año 2009.

Cuadro 11.

Uso de los accesorios de seguridad (% de los jóvenes que usan accesorio)

	<i>Baleares</i> (en %)	<i>España</i> (en %)
Tipo de accesorio		
Cinturón de seguridad		
Promedio 2000-2008	85,9%	83,0%
2009	91,3%	88,9%
Casco en la motocicleta		
Promedio 2000-2008	96,5%	92,6%
2009	100,0%	91,7%
Casco en el ciclomotor		
Promedio 2000-2008	91,2%	84,4%
2009	98,0%	91,8%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT y del INE

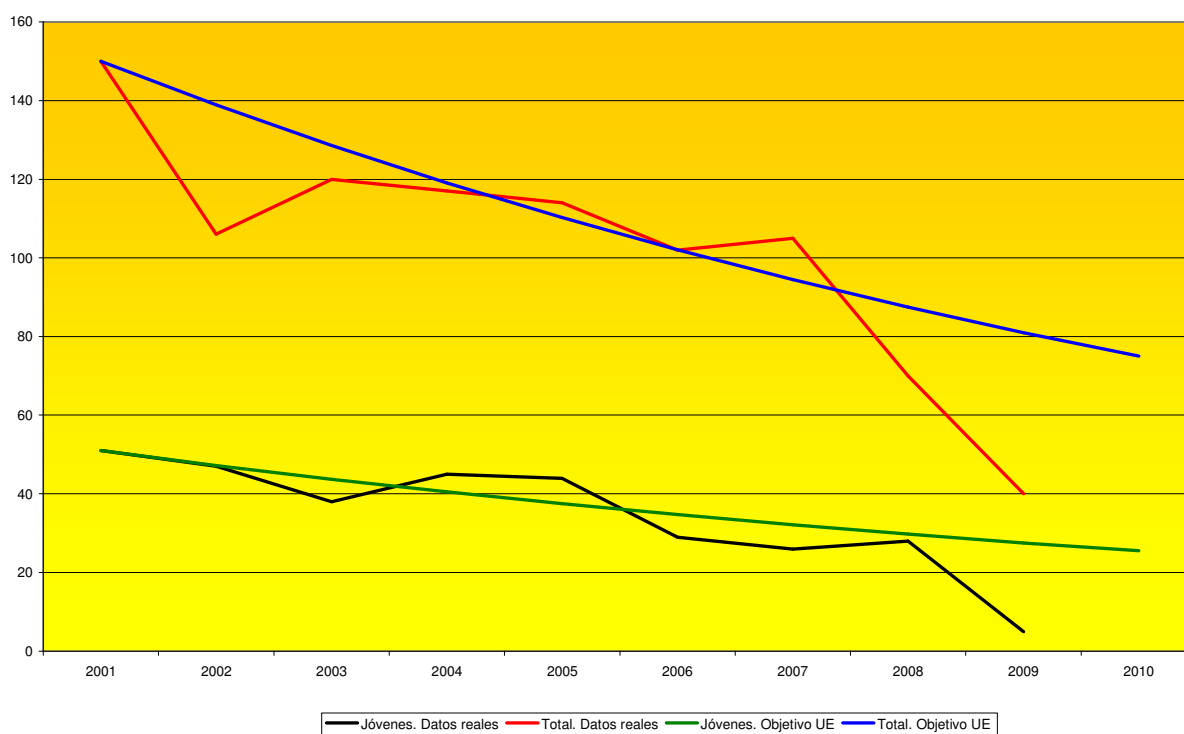
Nota: se excluyen aquellos accidentes de los cuales no se dispone de datos sobre el uso de accesorios de seguridad

5. CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO EUROPEO

El Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea estableció un ambicioso objetivo de reducción de un 50% del número de muertos en carretera en el periodo 2001-2010. Aplicado a las Islas Baleares, y suponiendo que esa reducción se consiguiese de forma lineal entre 2001 y 2010, el gráfico 2 muestra que en la evolución seguida hasta el 2009 se ha alcanzado, e incluso se ha superado el objetivo fijado en el colectivo jóvenes y en el total de la población.

Gráfico 2

Cumplimiento del objetivo europeo: jóvenes y total población



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE.

6. LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

¿Por qué mueren tantos jóvenes en accidentes de tráfico? Existen múltiples causas, que se pueden sintetizar en dos, las referidas a la aptitud y las referidas a la actitud:

APTITUD: Los jóvenes, debido a su falta de experiencia, tienen menos pericia al volante. Se estima que, durante el primer año de carné, la probabilidad de tener un accidente es hasta cinco veces superior a la de un conductor experimentado.

ACTITUD: Los jóvenes, sobre todo los varones, tienen una mayor propensión al riesgo. Ello puede deberse, en parte, a razones evolutivas, pero responde sobre todo a que a menudo el entorno del joven prima los comportamientos temerarios sobre la conducción responsable y prudente.

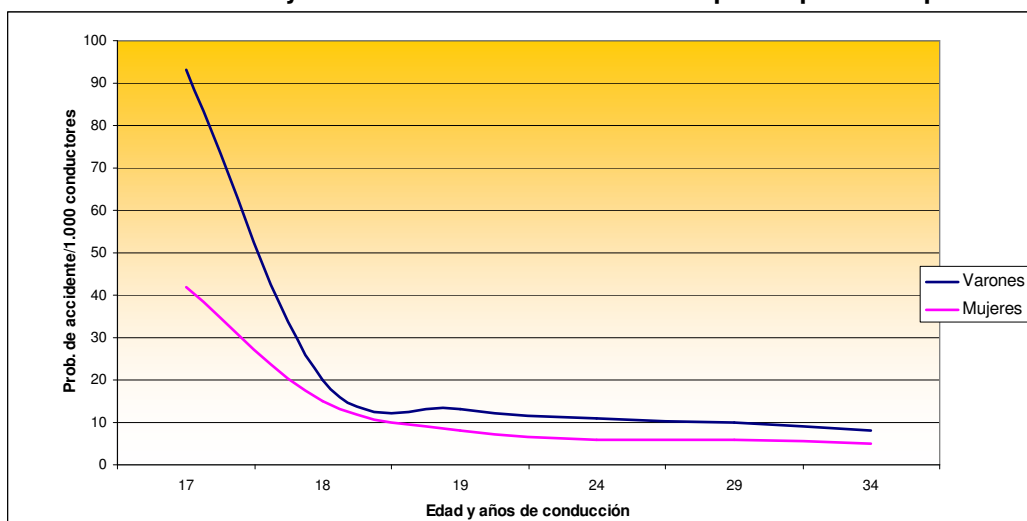
La evidencia empírica disponible muestra, así, la importancia que tienen el factor experiencia y el factor edad (directamente vinculados cada uno de ellos a las aptitudes y las actitudes de los conductores) en la accidentalidad de los jóvenes.

Experiencia: Los estudios disponibles muestran que en el caso de los varones la probabilidad de sufrir un accidente se reduce a casi una quinta parte en comparación con la probabilidad que registra inmediatamente después de obtener la licencia.

Dicho de otro modo, la probabilidad de sufrir un accidente de un conductor joven varón en su segundo año de conducción puede ser hasta cinco veces inferior a la de ese mismo conductor durante su primer año de conducción. En el caso de las mujeres, el factor experiencia es también muy importante: tras un año de experiencia, su probabilidad de accidente puede ser hasta 3 veces más baja que en el momento de estrenarse en la conducción. (Ver gráfico 3)

Gráfico 3

Experiencia y género-Probabilidad de sufrir un accidente entre conductores y conductoras noveles a medida que adquieren experiencia

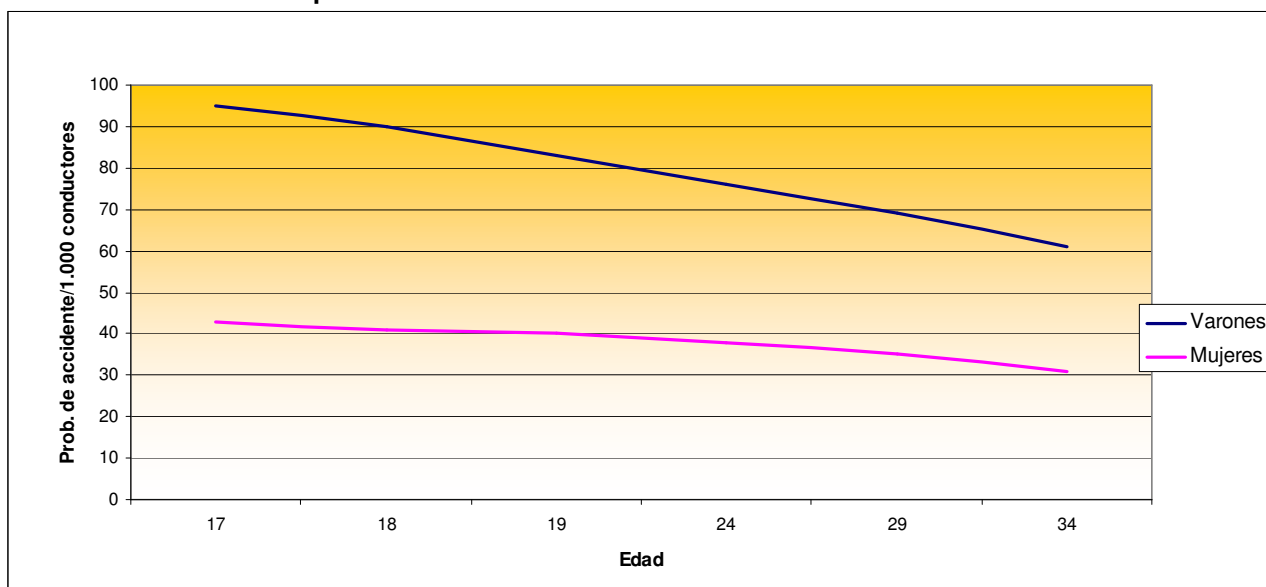


Fuente: Adaptado de Maycock, 2002b. Basado en datos de la policía.

Edad: Los estudios disponibles muestran que la probabilidad de que un conductor novel varón tenga un accidente en sus primeros años de conducción es el doble que en el caso de las mujeres. En cuanto al factor edad, la probabilidad de sufrir un accidente disminuye a medida que aumenta la edad de obtención del permiso de conducir. Esto es así sobre todo en el caso de los varones: la probabilidad de que un varón que obtiene la licencia con 34 años, sufra un accidente en su primer año de conducción es un 30% inferior a la probabilidad que tiene un varón que haya obtenido su permiso con sólo 18 años. Algo similar ocurre en el caso de las mujeres, si bien la reducción no es tan significativa.

Gráfico 4

Edad y género-Probabilidad de sufrir un accidente entre conductores y conductoras noveles durante el primer año de conducción



Fuente: Adaptado de Maycock, 2002b. Basado en datos de la policía.

7. CONCLUSIONES

Los datos y la discusión anteriores muestran a todas luces la necesidad de actuar. Nos encontramos ante una epidemia que, aunque en muchas de sus manifestaciones continúa oculta a los ojos de la opinión pública y de la mayoría de la ciudadanía, tiene unas dimensiones muy preocupantes. Es urgente articular medidas correctoras que permitan encauzar el problema.

De la discusión en apartados anteriores, se deduce que hay margen para la mejora, que no estamos ante una situación inevitable o un problema que no tiene solución. Desterremos todo atisbo de resignación. Con la implicación de todos los actores afectados, es posible reducir de forma significativa el número de jóvenes que cada año mueren o resultan heridos en nuestras carreteras. Es cuestión de que, como sociedad, nos lo propongamos.

Hace falta pues la implicación de todos los agentes relevantes, y por supuesto la de los jóvenes. En este sentido, no valen planteamientos que tomen como punto de partida una cierta culpabilidad de los jóvenes y los criminalicen. Tampoco son aceptables propuestas que supongan una merma decisiva en las posibilidades de movilidad de los jóvenes. Al contrario, el objetivo debe ser propiciar esa movilidad, pero en un entorno que facilite una reducción efectiva de las situaciones de riesgo que la misma genera.

Las medidas posibles a plantear para reducir los niveles actuales de accidentalidad de los jóvenes pueden ser de muy diversa índole. A menudo, el debate se centra, de forma casi exclusiva, en medidas de tipo restrictivas, como si el problema pudiese solucionarse en su totalidad a partir de una limitación de la movilidad o de un aumento de las sanciones. Este enfoque es erróneo por sesgado. Hay muchas medidas positivas, de mejora de la educación, de las actitudes y de las aptitudes que, sobre todo desde una perspectiva de largo plazo, son las que pueden tener un mayor efecto. El hecho de que su puesta en marcha sea, seguramente, más compleja y requiera más recursos no puede ser en ningún caso excusa para obviarlas.

A continuación se enumeran las principales actuaciones para mejorar la situación de la accidentalidad de los jóvenes en Baleares.

1.- Hacer aflorar el problema:

Un primer paso, absolutamente imprescindible, es hacer aflorar el problema de los jóvenes y la seguridad vial en las Islas Baleares. Todos los agentes implicados deben conocer la magnitud del problema y actuar en consecuencia. Para ello es imprescindible disponer de información precisa sobre las víctimas de los accidentes de tráfico de los jóvenes, tanto a nivel estatal como a nivel de la Comunidad Balear.

La DGT (a través de sus jefaturas provinciales de tráfico), debería poner a disposición de la opinión pública la máxima información posible relativa a las causas, la tipología, los factores concurrentes y las consecuencias de los accidentes de los jóvenes en Las Islas Baleares. Así mismo, es necesario que esa información se presente desagregada por provincias, a nivel comarcal y de grandes ciudades, con el objetivo de facilitar un seguimiento más detallado de la misma.

Así mismo, es necesario que las entidades autonómicas y locales se involucren, de acuerdo con sus responsabilidades y capacidades, en la mejora de la seguridad vial de Baleares. Aunque muchas competencias están en manos de la DGT, es indudable que desde el ámbito de la educación, la salud pública, las infraestructuras, o la policía local, son numerosas las actuaciones que se pueden poner en marcha a nivel autonómico y local.

En la difusión y conocimiento de esta información a la sociedad, es importante contar con la participación de los medios de comunicación. Éstos desempeñan un papel fundamental para conseguir mejorar los niveles generales de seguridad vial, y de forma particular, la tasa de siniestralidad entre los más jóvenes. En los últimos años, los medios han contribuido de manera positiva a que la problemática de los accidentes de tráfico ocupen un espacio propio en la agenda social y política del país. Esta labor realizada hay que continuarla e incrementarla, para contribuir a un mayor conocimiento y concienciación sobre el problema de los accidentes de tráfico de los jóvenes baleares.

Finalmente, hay que mencionar también el papel tan importante que corresponde a las empresas vinculadas al sector del ocio, que deben intensificar sus esfuerzos por propiciar actitudes responsables entre los jóvenes.

2.- Cambiar actitudes:

Hemos visto anteriormente que la actitud es una de las principales causas que provocan los accidentes de tráfico de los jóvenes, junto con la aptitud. Sólo a partir de un cambio de actitud general, que incumba a los jóvenes pero también a todos los demás actores o agentes que influyen sobre aquella, será posible situar el problema en cotas mínimamente aceptables.

Para propiciar este cambio de actitudes habría que aplicar las siguientes medidas:

- Campañas de información, dirigidas específicamente a los jóvenes y focalizadas en los principales problemas de accidentalidad de la Baleares, habría que incidir en el respeto a los límites de velocidad, ya que cerca del 40% de las infracciones cometidas por los jóvenes baleares son excesos de velocidad.
- Formación-educación: La formación de un conductor no puede limitarse, ni concentrarse, en el momento en que obtiene su permiso se conducir. La educación y formación vial debe iniciarse en la infancia y continuar a lo largo de la vida de la persona, debe ser continua centrándose en contenidos de movilidad y seguridad vial. La educación en seguridad vial en la etapa escolar es, así, fundamental.
- Conductor alternativo: El conductor alternativo garantiza una movilidad con mucho menos riesgo. Esta iniciativa refleja una actitud de responsabilidad y de autorregulación por parte del grupo en el que se personaliza. La participación de las administraciones locales de Baleares unidas a las autonómicas, es fundamental para promover esta figura a través de campañas de educación vial.