

**LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA DE LOS JÓVENES
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

**Todos los días 2 jóvenes mueren
o resultan heridos graves
en accidente de tráfico en la Comunidad Valenciana**

Junio 2011

ÍNDICE

0. Introducción.	3
1. Evolución general.	4
2. Tipología de accidentes.	7
3. Coste de los accidentes.	11
4. Comparación con el resto de España.	12
5. Cumplimiento del objetivo europeo.	15
6. Las causas de los accidentes.	17
7. Conclusiones.	19

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 cuatro 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 la Comunidad Valenciana, 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 valencianos.

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 la Comunidad Valenciana 55 jóvenes en accidente de tráfico. Además 651 resultaron heridos graves y 3.049 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 126 (más del doble), la de heridos graves de 1.107, y la de heridos leves de 4.816. Durante esos años los jóvenes representaron el 26% del total de fallecidos en accidente de tráfico en Valencia y más del 30% del total de heridos graves y leves.

Cuadro 1.

Víctimas en accidentes de tráfico en la Comunidad Valenciana por tramos de edad

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Gravedad del accidente			
Muertos			
Promedio 2000-2008	126	389	32,3%
2009	55	211	26,1%
Heridos graves			
Promedio 2000-2008	1.107	2.703	40,9%
2009	651	1.942	33,5%
Heridos leves			
Promedio 2000-2008	4.816	10.995	43,8%
2009	3.049	8.566	35,6%
Total de víctimas			
Promedio 2000-2008	6.049	14.087	42,9%
2009	3.755	10.719	35,0%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

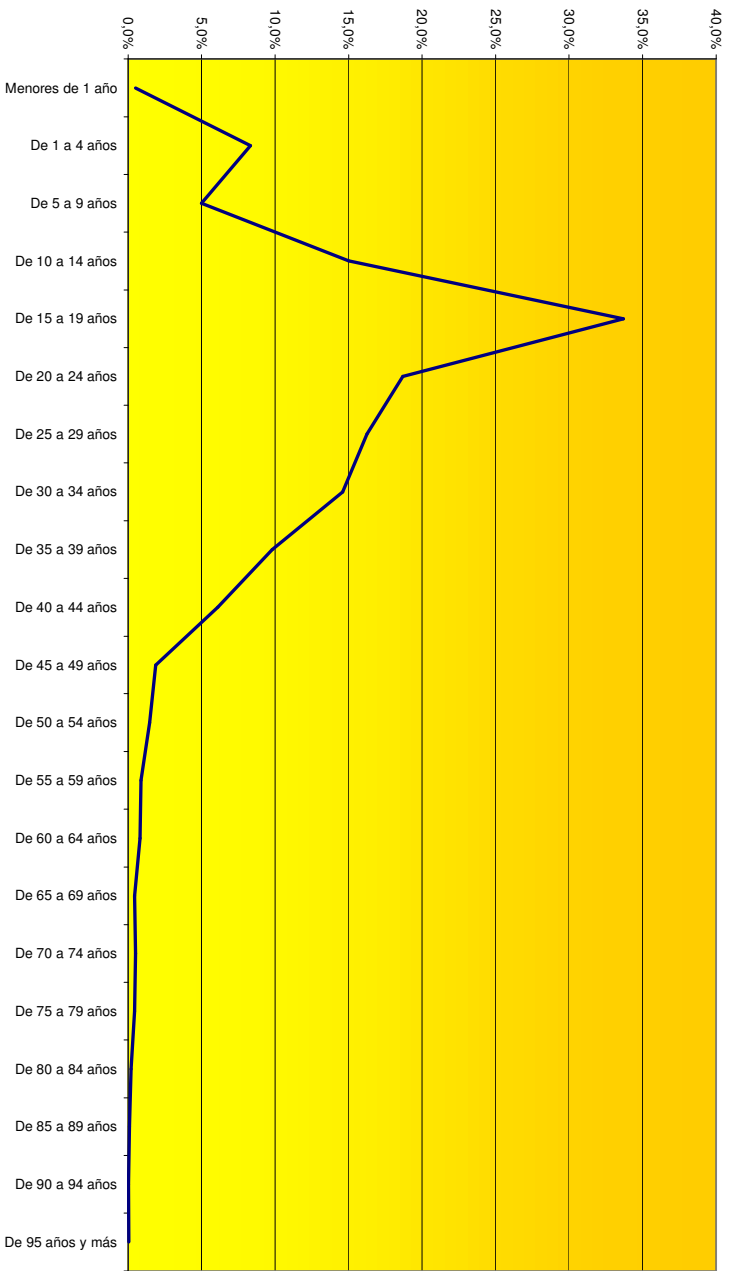
b. Primera causa de muerte entre los jóvenes

Los accidentes de tráfico son la primera causa individual de fallecimiento entre los jóvenes de 15 a 29 años (gráfico 1), con un 32% del total de muertes. En el tramo de los 15 a los 19 años ese porcentaje fue aún mayor, acercándose al 35%. La franja de edad que menos riesgo entraña es la de los 25 a los 29 años, donde el porcentaje no llega al 20%. 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 la Comunidad Valenciana 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 analizado respecto al periodo 2000-2008. Así, la tasa de riesgo de este colectivo ha pasado de una media de 12,9 en el periodo 2000-2008 a 5,8 en el año 2009, mientras que la del conjunto de la población, que ha evolucionando de 8,6 a 4,1 durante esos años, ha experimentado un descenso menor.

Cuadro 2.

Tasa de riesgo en Comunidad Valenciana por tramos de edad

	<i>C. Valenciana</i>	
	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>
Muertos/100.000 habitantes		
Promedio 2000-2008	12,9	8,6
2009	5,8	4,1

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. Aún así, este parámetro es más alto en este colectivo que en el resto de la población. En el año 2009 la probabilidad de que un joven en Valencia muriese en accidente de tráfico era un 47% más alta que la que tenía el promedio de la población de la comunidad autónoma.

2. TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES

a. Tipo de vehículo

De los 55 jóvenes muertos en accidente de tráfico en Valencia en el año 2009, 31 iban en turismo, 6 en motocicleta, 5 en ciclomotor y 13 en otros medios de transporte. Como se observa en el cuadro 3, el número de jóvenes muertos que viajaban en coche ha experimentado un importante descenso, se ha reducido en 46 víctimas respecto a la media de los años anteriores. Sin embargo en términos porcentuales el número de víctimas mortales pertenecientes a este colectivo respecto al total de fallecidos no ha experimentado un descenso tan elevado, pasando de un 37,7% a un 35,2%. La mortalidad de jóvenes en motocicleta respecto al total de la población sí ha experimentado un descenso espectacular, pasando de casi un 40% a cerca de un 18%. No ocurre lo mismo en el caso del ciclomotor, aunque en 2009 ha habido 10 víctimas mortales menos que en el periodo 2000 - 2008, los jóvenes aún representan más de la mitad de los fallecidos que circulaban en este vehículo en la Comunidad Valenciana.

Cuadro 3.

Nº de muertos en accidente de tráfico por tipo de vehículo y tramo de edad en la Comunidad Valenciana

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Tipo de vehículo			
Turismo			
Promedio 2000-2008	77	205	37,7%
2009	31	88	35,2%
Motocicleta			
Promedio 2000-2008	18	44	39,8%
2009	6	34	17,6%
Ciclomotor			
Promedio 2000-2008	15	27	53,8%
2009	5	9	55,6%
Resto de vehículos			
Promedio 2000-2008	16	112	14,1%
2009	13	80	16,3%

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 la Comunidad Valenciana

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Tipo de infracción			
Distracciones			
Promedio 2000-2008	1.575	3.583	44,0%
2009	958	2.812	34,1%
Resto de infracciones			
Promedio 2000-2008	2.276	5.698	39,9%
2009	1.308	4.001	32,7%
Total de infracciones			
Promedio 2000-2008	3.851	9.281	41,5%
2009	2.266	6.813	33,3%
Relacionadas con la velocidad			
Promedio 2000-2008	936	1.872	50,0%
2009	551	1.365	40,4%
Ninguna infracción			
Promedio 2000-2008	2.725	7.237	37,7%
2009	1.809	5.808	31,1%

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

Resulta especialmente significativo que durante el periodo 2000 - 2008, el 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. La utilización del cinturón de seguridad por parte de los jóvenes se situó en niveles del 93,6 % en el año 2009, más de 8 puntos por encima del promedio registrado en años anteriores. Respecto al total de la población, su uso se extiende al 95%. Aun así, teniendo en cuenta el censo de conductores en la comunidad (2.745.836) aún hay 137.291 automovilistas valencianos que no usan el cinturón de seguridad de modo habitual.

Cuadro 5.

Uso de los accesorios de seguridad en Comunidad Valenciana

	Jóvenes (en %)	Total (en %)
Tipo de accesorio		
Cinturón de seguridad		
Promedio 2000-2008	84,8%	86,9%
2009	93,6%	95,0%
Casco en la motocicleta		
Promedio 2000-2008	95,9%	96,4%
2009	98,1%	98,6%
Casco en el ciclomotor		
Promedio 2000-2008	87,0%	86,9%
2009	98,3%	97,4%

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 de la motocicleta el uso del casco está muy extendido, más de un 98% de los jóvenes lo utilizan, igual que el resto de la población.

La utilización de este accesorio en ciclomotor registra un incremento considerable, pasando de un 87% al 98% en el caso de jóvenes, y del 86% al 97% en el resto de la población.

A pesar de que los jóvenes valencianos hacen un uso cada vez 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 Valencia en el año 2009 se estima en 672.896.489 euros. De estos, 274.633.000 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 la Comunidad Valenciana es del 40,8%.

Cuadro 6.

Coste de los accidentes en la Comunidad Valenciana, 2009 (en miles de euros)

	<i>Muertos</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves</i>	<i>Total</i>
Coste total				
Jóvenes	59.285.606	103.696.933	111.650.460	274.633.000
Total	120.547.170	238.722.781	313.626.538	672.896.489
Coste por víctima				
Jóvenes	1.077.920	159.289	36.619	73.138
Total	571.314	122.926	36.613	62.776

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

Como se observa en el cuadro, alrededor de un 21% (59.285.606 euros) del coste total de los accidentes de tráfico de jóvenes de Valencia corresponde a los que mueren en la carretera, mientras que cerca del 79% (más de 215 millones de euros) corresponden a los heridos graves y leves.

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 52% en la Comunidad Valenciana. El número de jóvenes muertos en las carreteras descendió un 64,6% en el conjunto de España, y un 64,7% en Valencia.

Cuadro 7.

Tasa de variación del número de muertos 2009-2000

	Jóvenes <i>(en %)</i>	Total <i>(en %)</i>
Comunidad Valenciana	64,7%	52,0%
España	64,6%	53,6%

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

Se observa, por tanto, que a nivel agregado Comunidad Valenciana ha tenido entre 2000-2009 un comportamiento ligeramente peor que el del conjunto de España, y ligeramente más favorable a lo que jóvenes se refiere.

En términos de tasas de riesgo, la Comunidad Valenciana partía de una situación mejor que la del conjunto de España, que mantiene. Como muestra en cuadro adjunto en el año 2009 la tasa de riesgo total era 1,6 puntos inferior en Valencia respecto al conjunto de España (4,1 muertos por 100.000 habitantes versus 5,7 muertos por 100.000 habitantes); en el caso de los jóvenes esa diferencia es menor, de un punto (5,8 muertos por 100.000 habitantes versus 6,9 muertos por 100.000 habitantes).

Cuadro 8.

Tasa de riesgo en la Comunidad Valenciana. Jóvenes versus toda la población

	C. Valenciana		España	
	Jóvenes	Total	Jóvenes	Total
Muertos/100.000 habitantes				
Promedio 2000-2008	12,9	8,6	13,9	11,2
2009	5,8	4,1	6,9	5,7

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

A pesar de que Valencia partía de una situación mejor que la media nacional, ha experimentado un descenso menos notable de la accidentalidad de jóvenes en el periodo 2000-09, que otras comunidades que partían de una situación peor.

En comparación con el conjunto de Comunidades Autónomas Valencia se situó en quinto lugar, 1,1 puntos por debajo de la media española de 2009. Nótese que en algunos casos las diferencias son muy significativas, lo que sugiere que existe un amplio margen de mejora en la tasa de accidentalidad de los jóvenes en la Comunidad Valenciana.

Cuadro 9

Índice de gravedad: lesividad grave (muertos+heridos graves) por 100 accidentes

	<i>C. Valenciana</i>	<i>España</i>
Víctimas graves/100 accidentes		
Promedio 2000-2008	22,8	20,1
2009	20,3	12,6

También analizamos la lesividad de los accidentes que se producen en la Comunidad Valenciana, o el número de muertos y heridos graves por 100 accidentes. Aunque este indicador ha mejorado 2,5 puntos en 2009 respecto al periodo 2000-2008 pasando de 22,8 a 20,3. Sin embargo en este apartado también hay un amplio margen de mejora si tenemos en cuenta que la lesividad grave de los accidentes en España es 7,7 puntos menor, de 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 la evolución favorable de las cifras de mortalidad en carretera en la Comunidad Valenciana 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, la utilización 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>C. Valenciana</i> (en %)	<i>España</i> (en %)
Tipo de accesorio		
Cinturón de seguridad		
Promedio 2000-2008	84,8%	83,0%
2009	93,6%	88,9%
Casco en la motocicleta		
Promedio 2000-2008	95,9%	92,6%
2009	98,1%	91,7%
Casco en el ciclomotor		
Promedio 2000-2008	87,0%	84,4%
2009	98,3%	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 la Comunidad Valenciana 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.

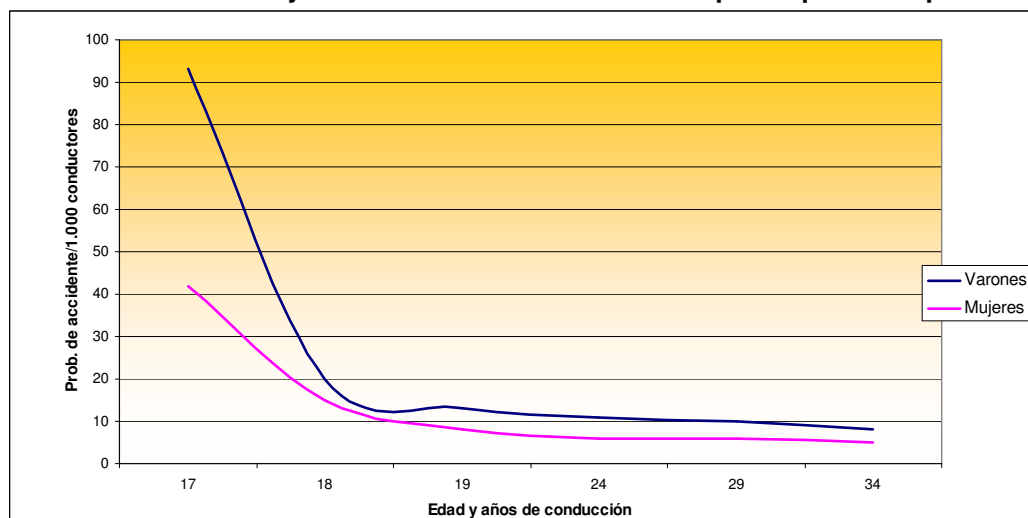
La evidencia empírica disponible muestra, así, la importancia que tienen el factor experiencia y el factor edad (directamente vinculados cada uno de ellos a las aptitudes y las actitudes de los conductores) en la accidentalidad de los jóvenes.

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

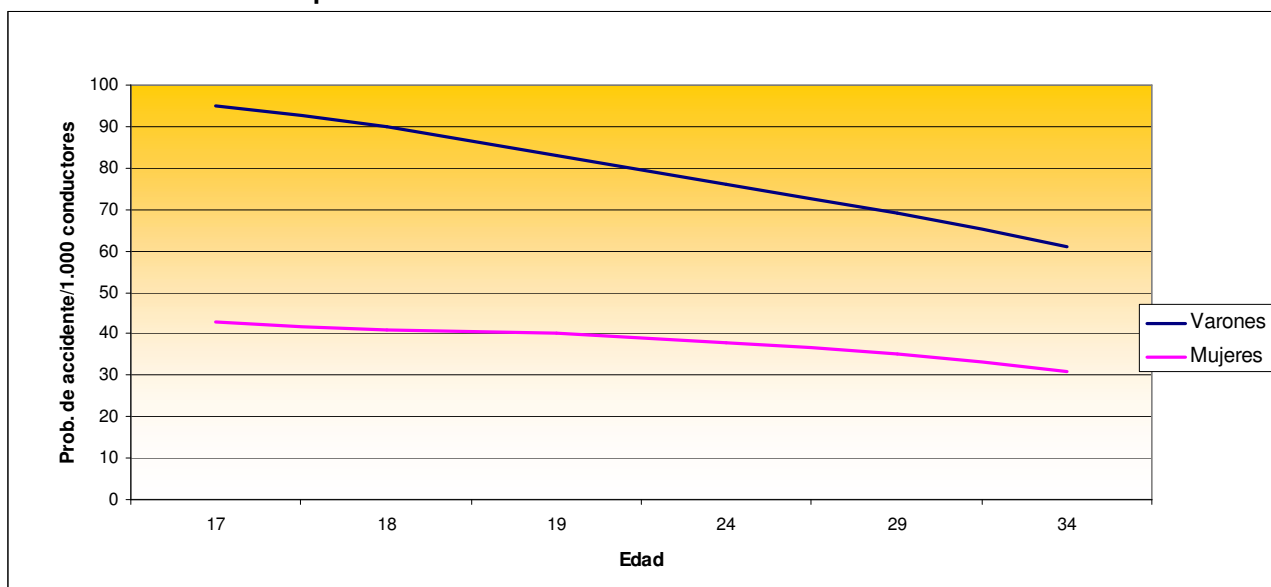


Fuente: Adaptado de Maycock, 2002b. Basado en datos de la policía.

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 Valencia.

1.- Hacer aflorar el problema:

Un primer paso, absolutamente imprescindible, es hacer aflorar el problema de los jóvenes y la seguridad vial en la Comunidad Valenciana. 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 Valenciana.

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 valencianos. 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.

También 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 la Comunidad Valenciana. 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 valencianos.

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 Comunidad Valenciana, habría que incidir en el respeto a los límites de velocidad, ya que el 40% de las infracciones cometidas por los jóvenes valencianos son excesos de velocidad.
- Formación-educación: La formación de un conductor no puede limitarse, ni concentrarse, en el momento en que obtiene su permiso de 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 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 Valencia unidas a las autonómicas, es fundamental para promover esta figura a través de campañas de educación vial.