

III Congreso Nacional de Centros de Reconocimiento de Conductores para la Seguridad Vial

(Santander, del 7 al 11 de octubre de 1987)

Concha Lobregad Espuch
(Comisión de Psicología Vial del COPV)

Análisis del modelo de funcionamiento en los Centros de Reconocimiento para Conductores-Función del psicólogo

El Real Decreto 2.272/85, del 5 de diciembre, puso en marcha un nuevo modelo de funcionamiento en los Reconocimientos a Conductores, incluyendo la obligatoriedad de evaluar dimensiones psicológicas según permisos. Esto supuso para nuestra profesión la apertura de un campo laboral para cerca de dos mil colegiados, la consolidación de un área de investigación en Psicología Vial y por último, y más importante, un reconocimiento oficial de nuestra profesión que puede servir de punto de apoyo para resolver algunas de las reivindicaciones pendientes como colectivo.

Es necesario después de más de un año de funcionamiento reflexionar sobre la utilidad y deficiencias del modelo, y desde nuestra mira profesional aportar las consideraciones que puedan llevar a una mayor calidad en los reconocimientos, sin olvidar que de nuestra actuación depende en parte la supervivencia de la actual selección de conductores.

Comenzando por la normativa actual, nos encontramos con que existe una falta de clarificación de criterios en la actuación psicológica, lo que provoca dificultades en la toma de decisiones Apto-No Apto. A esto hay que añadir la falta de flexibilidad, en el sentido de que no se contempla la posibilidad del «No Apto Temporal», de limitaciones o de «Incapacidad Laboral» por motivos psicológicos.

En cuanto a las discrepancias, vemos que el Decreto contempla la po-

sibilidad de que se produzcan, el derecho a un segundo o tercer examen por parte del interesado, pero no existe un Centro de Arbitraje a nivel provincial encargado de realizarlas.

La homologación de aparatos sigue todavía pendiente, lo cual puede crear problemas legales en cuanto a la consideración de nuestros informes.

La Administración, representada en este caso por Tráfico y Sanidad, tiene un importante papel en el control del funcionamiento de los Centros, función en parte mermada por la escasez de personal. Sería necesaria una política de actuación conjunta entre las diferentes Delegaciones de Tráfico y, a su vez, entre estas Delegaciones y las de Sanidad.

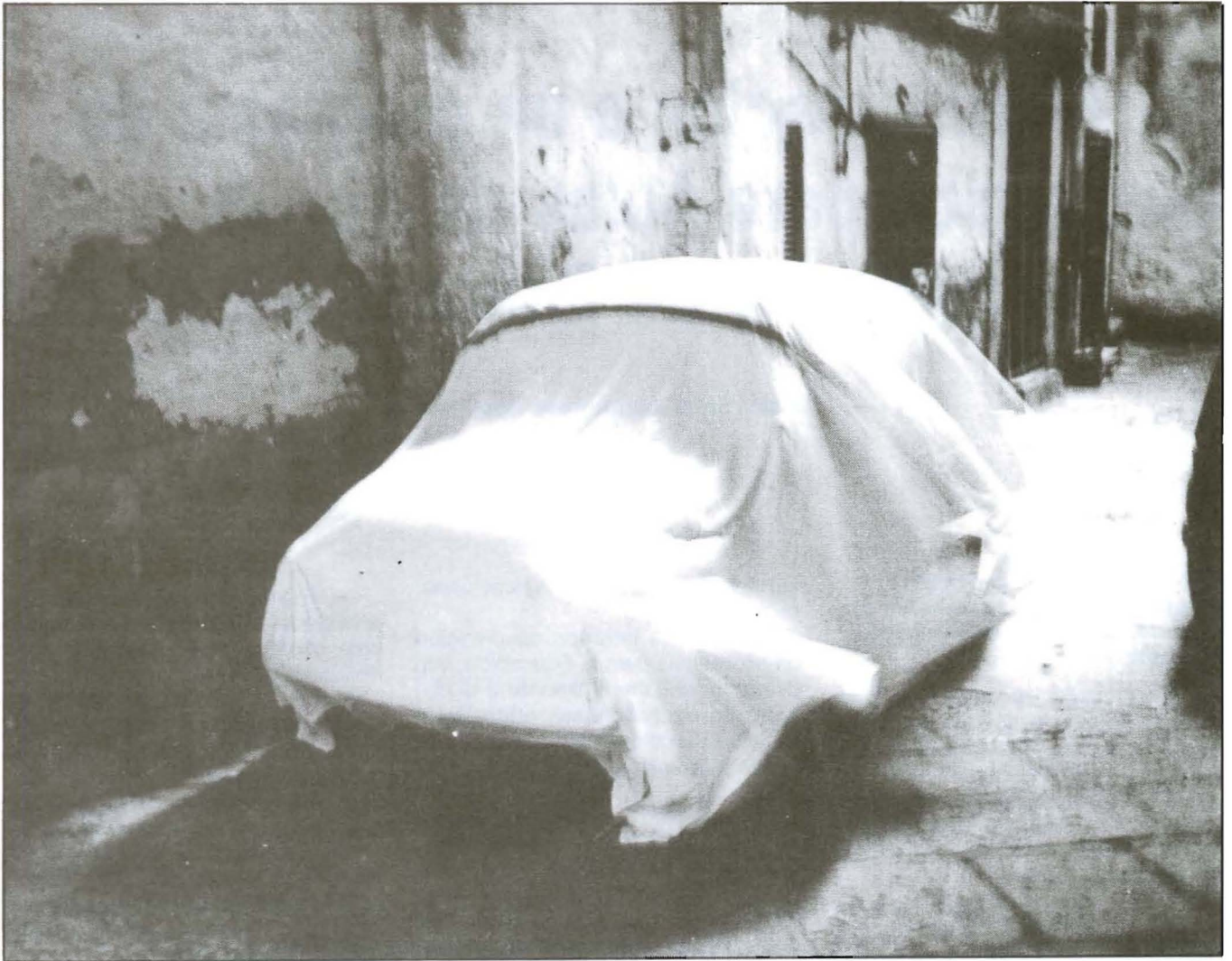
Los Centros de Reconocimiento tienen una importante función social, que va más allá del mero informe; supone chequear médica y psicológicamente a los ciudadanos, lo cual supone unas ventajas a nivel de reconocimiento periódico, al mismo tiempo que inciden en la importancia de la actividad de conducir. Por otra parte, la proliferación de Centros y la competencia entre ellos ha repercutido, en algunos casos, en interpretaciones muy particulares de la normativa. Es aquí donde la Administración, junto con los colectivos profesionales, juega un papel importante.

El reconocimiento psicológico supone una tercera parte del examen, lo que significa la colaboración con otras disciplinas, estableciéndose lí-

mites de actuación y competencia profesional. Es necesaria una conciencia clara de nuestra función y de la importancia de ella, ya que el estilo de trabajo de los profesionales contribuye a la imagen pública de los Centros. Así mismo, éstos no deben entorpecer la labor de los profesionales.

La función que realizamos los psicólogos en los Centros es sólo un aspecto de la Psicología Vial, que tiene una doble vertiente, el trabajo de investigación y el ejercicio profesional resultante del mismo. El objetivo de nuestra actividad no es otro que el de «comprobar y certificar que la persona reconocida o explorada se encuentra psicofísicamente normal», y todo esto mediante la evaluación de una serie de habilidades psicofísicas relacionadas con factores de riesgo en la conducción. Con esto no estamos prediciendo accidentabilidad, ya que el reconocimiento médico-psicológico sólo incide en las variables del conductor (y no en todas), no en las del vehículo ni la vía.

Nuestra actividad debería tener un carácter de detección primaria y preventiva de posibles casos problema en un tiempo razonablemente corto. En aquellos casos que ofrecieran dudas debería ser requerida una exploración más amplia por parte de otros colegas, con lo cual se conseguiría una mayor eficacia. Así también, y en los casos en que la persona resulta No-Apta y recurra a un segundo examen, tenemos que tener claro la po-



sibilidad de que se produzcan «discrepancias» como algo normal, dado el corto espacio de tiempo, distintos examinadores, la labilidad característica de las respuestas del sujeto etc... Por todo lo cual sería necesario, tanto desde el punto de vista médico como psicológico, la creación de un Centro de Arbitraje independiente de los profesionales de los Centros.

Así pues, y desde esta revisión, se proponen una serie de objetivos prioritarios dentro de esta área de la psicología:

- Establecimiento de unos criterios mínimos para el Apto-No Apto.
- Disposición de opciones intermedias entre estos dos criterios con el establecimiento de limitaciones psicológicas (velocidad máxima, limitación a carreteras comarcales, renovaciones más frecuentes, etc...).
- Estructurar con Tráfico el procedimiento del «No apto temporal, dejando un campo abierto para la acción terapéutica.
- Acordar asimismo la «Incapaci-

dad Laboral» por motivos psicológicos, con derecho a subsidio.

—Presionar para la creación de un Centro de Arbitraje en casos de discrepancias, límites y de accidentabilidad. Más tarde podría ampliarse en Unidad de Investigación.

—Iniciar una línea de estudio de posibilidades de ampliación de nuestro trabajo. Revisión mínima y bien estudiada de aquellos aspectos que la investigación ha demostrado importantes. Aumento razonable de aspectos psicológicos a evaluar (actitudes, variables personales, etc...).

—Incidir para que la homologación de las pruebas se realice a la mayor brevedad posible.

—Informar a la población del nuevo modelo de examen de conductores y de la función de la exploración psicológica.

—Organizar cursos de formación y reciclaje de los psicólogos en esta área.

Los psicólogos tenemos, pues, una parte importante que cumplir, no podemos limitarnos exclusivamente

a la normativa. Debemos responder a unas demandas de la Administración. La respuesta a nuestros logros y aportaciones está aquí en nuestra mano, y de ella depende, en parte, la apertura o no de esta nueva área profesional y el cometido social de nuestra profesión.

BIBLIOGRAFÍA

- MONTERDE, RIPOLL, NÚÑEZ, CALVO, BARBERA Y LOBREGAD «Por un rol del Psicólogo en los Centros de Reconocimiento» *Información Psicológica* n.º 25. Valencia 1986.
- MONTORO, MONTERDE, SOLER, TORTOSA. «Psicología y Seguridad Vial». Ponencia presentada en el III Congreso de Reconocimiento para la Psicología Vial.
- PRIETO ZAMORA J. M. «El papel del Psicólogo en la Seguridad Vial». Papeles del Colegio. Madrid 1986.
- SOLER, TORTOSA, REY. «Psicología y Seguridad Vial en España». Una perspectiva histórica. *Información Psicológica* n.º 25 Valencia 1986.