

POR UN ROL PROFESIONAL DEL PSICOLOGO EN CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES

**Autores: Héctor Monterde i Bort
Francisco Ripoll Moll • Valentina Núñez Piqueras
Juana Calvo Luna • Teresa Barberá Ribera
Concepción Lobregao Espuch**

A lo largo de estos dos años de funcionamiento de los Centros de Reconocimiento para Conductores, en lo que afecta a la posición del psicólogo, se han venido apuntando una serie de problemas que afectan al ejercicio profesional libre del psicólogo. Problemática que se ha venido denunciando en repetidos congresos y reuniones, hasta el punto de que hoy es perfectamente conocida y definida por todos aquellos que trabajamos en estos centros.

La repetida denuncia, exposición y discusión de esta problemática específica que desde nuestra profesión se ha hecho contrasta con una falta de alternativas y soluciones operativas que han determinado un inmovilismo en la situación, y en alguna ocasión sensaciones de impotencia institucional y profesional. Frente a ello, nosotros creemos que:

1.º La situación y problemas que sufrimos los psicólogos que trabajamos en Centros de Reconocimiento de Conductores no es en el fondo muy diferente de la que sufre la psicología y el colectivo de psicólogos, en general en nuestro Estado. Si bien, tal vez, en nuestra área de la seguridad vial exista un fenómeno de precipitación y agudeza de las contradicciones, que, siendo viejas, todavía no se habían presentado las condiciones sociales para convertirse en aspecto principal de la defensa profesional psicológica.

2.º La defensa profesional psicológica ha chocado con la inexistencia de un rol profesional del psicólogo en estos centros. Rol claramente definido en sus funciones, conceptos y, en último lugar, pero no por ello menos importante, en sus relaciones con otras áreas de la psicología (y olvidamos aquí las relaciones con otras disciplinas y/o colectivos profesionales para las que las anteriores han de ser previas).

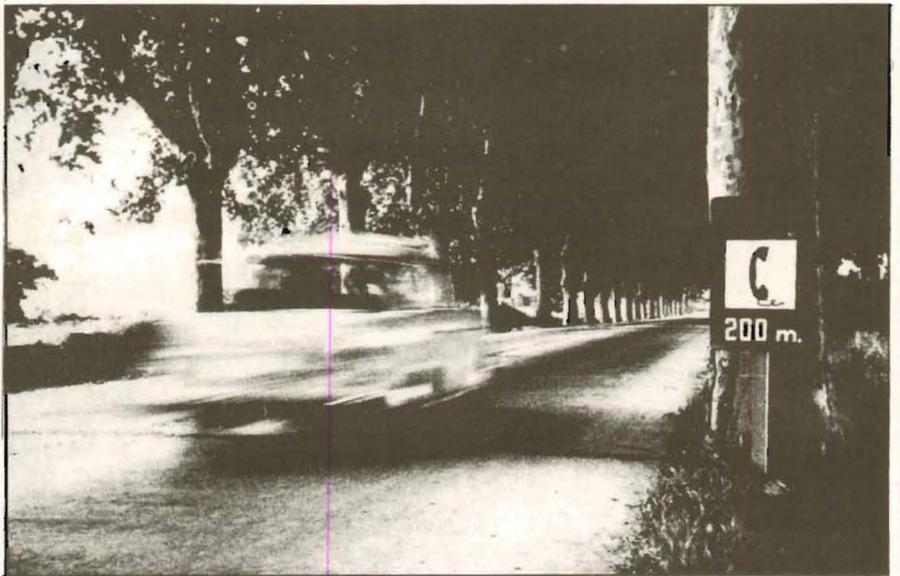
Respecto al primer aspecto, el hecho de que esta nueva área de trabajo o salida profesional haya nacido *reglada*, con unos derechos y deberes profesionales, aunque con deficiencias y errores, por un real decreto; cuando el colectivo general de psicólogos todavía no tenemos un estatuto profesional, y el hecho de haber entrado ya realmente a trabajar «de cerca» y en una relación de *interdependencia obligada* con otros colectivos profesionales y económicos, pueden convertir al área de la seguridad vial en avanzadilla, en experiencia piloto, tal vez a pesar nuestro, de lo que pueda ser el próximo futuro de

las restantes áreas de la psicología en nuestro Estado. Las viejas contradicciones latentes se han precipitado y la lucha por un puesto profesional en la sociedad se ha convertido de algo deseado a un objetivo obligado en un plazo de tiempo relativamente corto. Problemas como la competencia profesional y límites con otras profesiones, la libertad de ejercicio profesional e independencia de decisión y actuación, la creación de mecanismos y medidas sociales por parte de la Administración para absorber las consecuencias de nuestro trabajo (como otros profesionales tienen), que nos permitirán ejercer nuestra función social sin coacciones, son en estos momentos objetivos prioritarios y urgentes no sólo de los psicólogos que trabajamos en los Centros de Reconocimiento de Conductores, sino también de todos los psicólogos en general.

logo de Centros de Reconocimiento de Conductores creemos es el primer paso, y a él pretende contribuir este documento.

EL MODELO

Este documento, elaborado y presentado por la Comisión de Psicología Vial de la Delegación del País Valenciano del Colegio Oficial de Psicólogos, después de una necesaria justificación que sirve a la vez de enfoque y de encardinación de objetivos dentro de otros más generales de la profesionalización psicológica, tiene como objetivo presentar a los psicólogos que trabajamos en esta área y a los psicólogos en general una alternativa de rol profesional que propone unos límites de actuación profesional, un cambio para lograr la independencia en el ejercicio profesional, y una forma de relación con, y



Respecto al segundo aspecto, la falta de un rol profesional en los Centros de Reconocimiento de Conductores, y a un nivel más amplio en la psicología vial, ha hecho mínima nuestra influencia como colectivo profesional en la elaboración de la normativa que nos rige, levemente ejercida gracias al trabajo e iniciativa a nivel personal de algunos conocidos colegas. Normativa que, aunque deficitaria, constituye la primera regulación legal de ejercicio profesional psicológico en nuestro Estado.

En la lucha por la solución de esta problemática, la elaboración de un modelo de *rol profesional del psicó-*

a la vez un reto a, otras áreas de la psicología, para aquellos psicólogos que optemos por ejercer nuestra profesión en Centros de Reconocimiento de Conductores. Y decimos en Centros de Reconocimiento de Conductores y no seguridad vial, en primer lugar, porque entendemos que el trabajo que estamos realizando en estos centros es sólo un aspecto, una vertiente de esta área que tal vez deberíamos más acertadamente llamar psicología vial, en la medida en que como toda área de nuestra disciplina ha de tener, y tiene, dos vertientes fundamentales: el trabajo de investigación, tal vez más identificable con el término de seguridad vial, y

el ejercicio profesional aplicado, que ha de ser siempre resultante del primero, y, en segundo lugar, porque lo que aquí se pretende abordar es el segundo aspecto, no por ello más importante que el primero, pero por su juventud y problemática más necesitado de regulación.

Así pues, el modelo que proponemos se configura en los siguientes puntos:

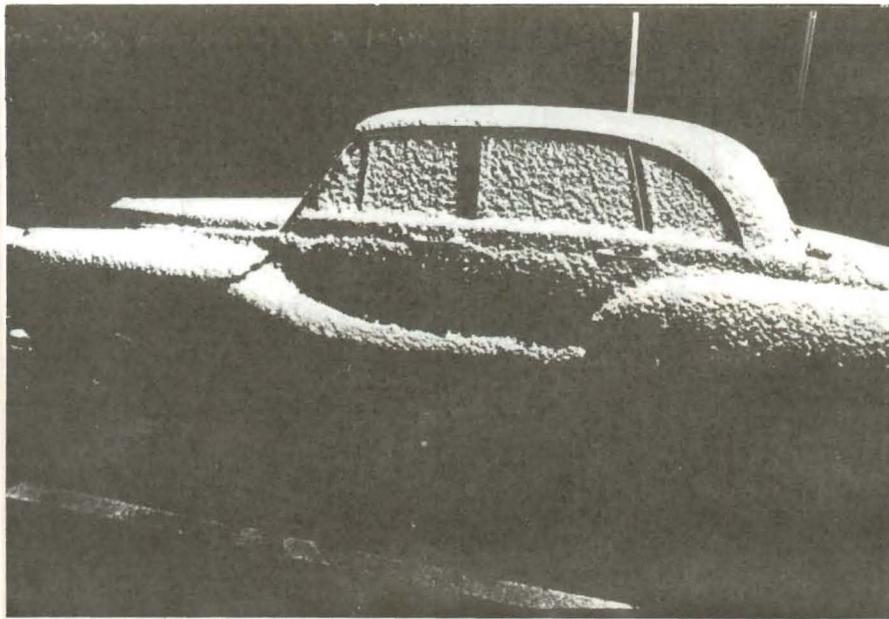
1.º *La función principal del psicólogo en estos centros* es decidir, en cuanto a habilidades psicológicas, la conveniencia o no para la sociedad de que una persona llegue a ser o continúe siendo conductor de vehículos automóviles por vías públicas.

Esta decisión, en lo que afecta al psicólogo, se basará en la evaluación de una serie de aspectos y/o habilidades psicológicas que se consideran

debe ser a ellos a quienes compete la profundización en los aspectos psicológicos agrupados en su área. Por otra parte, no debemos olvidar que nuestra lucha particular está inmersa en la lucha general que tiene planteada la totalidad de nuestro colectivo profesional, y estableciendo limitaciones en nuestra área estaremos contribuyendo a reforzar la necesidad de la presencia de otras áreas de la psicología en instituciones sociales en las que hoy nuestra profesión no tiene oportunidad o no está suficientemente valorada. El desarrollo de nuestra función en los centros, entendemos, ha de tener un carácter de detección primaria y preventiva de posibles casos-problema en un tiempo razonablemente corto para dejar el examen profundo de aquel o aquellos aspectos psicológicos que nos han ofrecido dudas en

cio a la sociedad, ya que ello no significaría mermar la actuación psicológica, sino un reparto de funciones entre las distintas áreas de la psicología. Así (a) aumentamos la fiabilidad y la seguridad de la respuesta psicológica porque hacemos posible la profundización en el estudio de los aspectos psicológicos de los conductores y la intervención terapéutica en los casos en que sea aplicable (b), contribuimos a valorar y reforzar la presencia del psicólogo en otras instituciones sociales, y (c) rentabilizamos socialmente nuestro trabajo en los centros en la medida en que sólo en aquellos casos que ofrecen dudas les será requerida una exploración más profunda, o si el problema es corregible, por qué no, una terapia, por parte de los especialistas adecuados. Ofreciendo así un mejor servicio en un tiempo menor.

4.º *El desarrollo del acto psicológico en los centros.* Una vez establecidos los criterios mínimos para el «apto» o la decisión del psicólogo en cada una de las habilidades en evaluación, en un acto psicológico breve y bien estudiado, a aquellos sujetos que en esta revisión primaria no alcanzasen el criterio en uno o algunos aspectos les sería requerido un estudio exclusivamente en ese aspecto o esos aspectos en los que el sujeto hubiera resultado dudoso, informándole de aquellos sitios o instituciones donde tal estudio pudiera ser realizado por el especialista o especialistas adecuados. Estos no tendrían por qué conocer el contenido de la legislación ni los criterios en vigor para la obtención o denegación de los permisos, parcela que sería exclusivamente nuestra (es decir, de los psicólogos de los Centros de Reconocimiento). Su función terminaría con la emisión del informe con los resultados del estudio practicado, que sería traído por el sujeto al centro, siendo la decisión final (autorización o no para conducir) exclusivamente competencia de nuestra área, en la que los informes extraordinarios solicitados constituirían pruebas que facilitarían y apoyarían la decisión del psicólogo del Centro de Reconocimientos en estos casos «dudosos». El marco más adecuado para realización de esta función psicológica complementaria está claro que debería ser la Seguridad Social, pero también podían ser, por qué no, el Gabinete Municipal de la población donde estuviera ubicado el Centro de Reconocimiento, los gabinetes psicológicos privados que contasen con es-



relacionadas con factores de riesgo en la conducta del conductor.

2.º *Limitaciones de la actuación.* Somos conscientes de que en el estudio y evaluación de la conducta del conductor están involucradas distintas áreas de la psicología, por lo que en más de una ocasión se ha apuntado desde nuestro colectivo que el psicólogo que trabaje en estos centros deberá poseer conocimientos importantes en cada una de las áreas en juego. Nosotros pensamos, frente a esta visión, que no debemos entrar en profundidad en áreas en las que otros compañeros son especialistas, porque ya lo son y porque

manos de colegas especializados en ellos, característica que determinaría las relaciones con otras áreas.

3.º *Las relaciones con otras áreas.* El modelo que aquí se propone aporta, creemos, una novedad importante: establece, como necesidad, y regula, las relaciones con otras áreas de la psicología. Una vez limitadas nuestras funciones salva nuestras insuficiencias, dejándolas en manos de quienes deben estar, es decir, en las áreas psicológicas específicas. Aquí nuestra actuación o examen podría a costa de una menor profundización conseguir una mayor variedad de aspectos a evaluar, con lo que estaríamos realizando un mejor servi-

pecialistas adecuados o los futuros Centros de Salud... Para aquellos compañeros que luchan por su entrada en la Seguridad Social supone una justificación social más de su propósito; para los Gabinetes Municipales supone una ampliación del marco de su actuación, integrándolos más en una perspectiva comunitaria; para la psicología vial supone el abordar un aspecto hasta ahora olvidado en el área, como es la función terapéutica, el entrenamiento y la reeducación del conductor, y para la psicología en general, una mayor valoración social de nuestra profesión.

5.º *La necesidad de un órgano superior de decisión.* Al lado de esta estructuración profesional horizontal, que supone la participación y relación con otras áreas de la psicología en las que la decisión final sobre el sujeto que acude al Centro de Reconocimiento, continuaría estando en manos del psicólogo de dicho centro, proponemos y manifestamos la necesidad de la creación, como estructura vertical, de órganos territoriales o provinciales de decisión, que estarían por encima de los Centros de Reconocimiento y a los cuales el psicólogo del centro pudiese apelar para la resolución de aquellos casos que podríamos llamar «límites», cuando agotadas ya todas las demás posibilidades (examen especializado, programa terapéutico, etcétera), el psicólogo del centro no se atreviera o no se considerara suficientemente informado como para tomar su decisión, dejando en manos de este órgano la decisión final. Este órgano estaría formado por varios psicólogos especialistas en distintas áreas y bien dotados con los medios e instrumentos para realizar con todo el tiempo necesario la exploración y/o estudio de un sujeto lo suficientemente completo como para llegar a tomar la decisión con total garantía, remitir a un sujeto a un tratamiento determinado, o realizar las gestiones oportunas ante la administración que pueden afectar socialmente a la situación futura del sujeto en cuestión (toxicodependencia, situación laboral, etcétera). La decisión sería tomada, pues, por este órgano, que debería estar integrado al menos por especialistas en programas de reinserción social, psicología clínica, evaluación y educación, además de nuestra área, y comunicada directamente a la Jefatura de Tráfico correspondiente y al Centro de Revisiones que envió el caso.

Tres posibles marcos se nos ocurren adecuados para crear y albergar estos órganos: las Delegaciones Territoriales de Salud (Ministerio de Sanidad), las Jefaturas Provinciales de Tráfico (Ministerio del Interior) y/o las respectivas Comisiones de Psicología Vial del Colegio Oficial de Psicólogos. De ellos, a pesar que la orden ministerial que nos afecta parece dejar esta cuestión en manos de Sanidad, nuestra experiencia en estos años de funcionamiento nos ha mostrado la viabilidad de tal institución en el caso de problemas médicos, pero no ya tanto en el caso de problemas psicológicos (tal vez por problemas de dotación, psicología más orientada a otras funciones sociales, etcétera), que nos hacen pensar que tal vez no sea el marco más adecuado. Por otra parte, otras dos funciones deberían recoger estos órganos, como son la resolución de disparidades entre centros de revisiones

estándar reconocida e independiente, para hacer constar cuando proceda los resultados de su ejercicio profesional; creemos que debemos empezar a plantearnos ya la reivindicación y ejercicio de este derecho para, también, nuestra profesión, que legitime con independencia de otros profesionales cualquier informe psicológico, vincule personalmente al psicólogo que lo emita y vehiculice un respaldo institucional de defensa ante cualquier posible demanda que pueda ser levantada contra cualquier miembro de nuestra profesión, vinculando a la organización colegial en el contenido de cualquier informe psicológico. Este punto, al igual que los anteriores, no se dirige a afectar exclusivamente a nuestra área de trabajo profesional, sino que afecta y por tanto debe ser planteado y defendido por todo el conjunto de nuestro colectivo profesional, en la medida



y la evaluación de aquellos casos remitidos por Tráfico que por determinados hechos (responsabilidad en accidentes de cierta magnitud) pesa la posible retirada del permiso de conducción.

6.º *Caminar hacia un modelo específico de Certificación de Estado Psicológico.* Pretendiendo separar claramente el hecho de que pueda ser abusiva la fijación de un precio determinado por parte de los colegios de médicos para su impreso de certificado del derecho que creemos debe tener todo colectivo profesional a la utilización de una certificación

que supone nuestra valoración, defensa e independencia de nuestra profesión y de nuestra parcela de actuación social frente a otros colectivos profesionales. En nuestro caso, y en la medida que nuestra labor se realiza junto a otro colectivo profesional, no creemos inaceptable la utilización de un impreso conjunto (ya que un documento escrito y personal es necesario), pero, de ser así, creemos que el apartado psicológico debe estar claramente separado del médico y ha de validarse únicamente con la firma del psicólogo del centro, en la medida en que creemos que ambos apartados son independientes,

no debe entenderse sometido ninguno al otro y cada área de la revisión debe estar certificada por, y vinculada con, el profesional que la realiza como única prueba de actuación libre, sin coacción y responsable.

7.º *Iniciar una línea de estudio de las posibilidades de ampliación de nuestro mercado de trabajo.* El trabajo que estamos desempeñando los psicólogos en los centros, e incluso los centros como tales pueden tener, además, otros fines y/o servicios sociales en otros sectores. Se trataría, pues, de buscar otras salidas, otras demandas, que seguro existen, para un área psicológica de tan reciente creación en nuestro Estado. Baste como ejemplo señalar que hoy, cuando las casas de seguros están comenzando a «despedir» asociados y anular pólizas en función de criterios de rentabilidad económica (al fondo de los cuales se encuentra, inevitablemente, el concepto de seguri-

Estos objetivos, que agrupamos bajo el nombre de adicionales, serían los siguientes:

1. *Establecer criterios mínimos para el apto (o no apto).* A ser posible, sencillos y escasos.

2. *Reestructuración del examen psicológico.* Que deberá ganar en horizontabilidad perdiendo profundidad, intentar reducirlo a una revisión mínima y bien estudiada de aquellos aspectos que la investigación ha mostrado importantes, en los que las habilidades psicofísicas pueden ser un aspecto importante, pero no el único. Esto supondría un aumento razonable de los aspectos psicológicos a evaluar; sin embargo, no es necesario para determinar si un sujeto está dentro de los niveles de normalidad aceptables llegar a la profundización que se pretende, profundización que sería realizada en aquel aspecto y en

son distintas medidas de una única dimensión psicomotriz o psicofísica (factor único), por lo que cabría cuestionarse tal necesidad de redundancias.

3. *Plantear a la Administración un margen de movimiento en la actuación del psicólogo.* Creemos que un profesional de la psicología debe ser capaz y se le debe permitir introducir algunos cambios en el proceso de examen, en función de las características y de la ejecución del sujeto. No encontramos justificación a la obligatoriedad de pasar la totalidad de unas pruebas en todos los casos. Tampoco se trata de que queden aspectos sin evaluar; lo que estamos defendiendo es el margen de maniobra que supone la confianza en el trabajo de unos profesionales en general suficientemente preparados.

Creemos que a estas alturas debe estar claro que un alto rendimiento en respuestas múltiples discriminativas supone, al menos, una suficiente atención concentrada, por citar un ejemplo, o que la correlación entre atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía debe ser alta. Es decir, hay determinados niveles en unas habilidades que suponen determinados niveles en otras.

4. *Acercar el modelo a otras áreas de la psicología en aquello que les afecta* para plantear una posible acción conjunta, estudiar su disponibilidad y la formación y asesoramiento en el tema, para aquellas áreas que aceptaran las funciones y estructura de relaciones en el seno de la psicología que aquí se propone.

5. *Estructurar con Tráfico el procedimiento del no apto temporal* necesario para que la introducción de la psicología en seguridad vial sea completa, es decir, la psicología estará encorsetada hasta que se abra posibilidad a su vertiente social más importante, que es, no lo olvidamos, su objetivo final: el cambio, la actuación sobre el individuo para lograr mejoras en su conducta, solucionar sus problemas, eliminar sus trastornos y deficiencias; en pocas palabras, la acción terapéutica.

Teniendo, pues, en cuenta que la conducta del individuo no es estática, sino que cambia a lo largo de su vida en función de las condiciones, y, además, que la psicología descubrió hace ya un tiempo que se la puede hacer cambiar en una línea deseada, necesitamos que se estructure la for-



dad vial), el ofrecimiento de nuestros servicios profesionales puede ser, por qué no, una digna y aceptable alternativa.

OBJETIVOS ADICIONALES

Dentro del plan general de objetivos que supone este modelo de rol se encuentran una serie de objetivos, que, aunque escapan del significado concreto de rol, la lucha por su consecución es condición necesaria para el desarrollo total del modelo, del cual emanan directamente.

aquellos sujetos en que se necesita, pero **por aquellos** a quienes verdaderamente **corresponde** (gabinetes municipales, privados, centros de salud mental, y, ojalá algún día, por la Seguridad Social). Estamos convencidos de que con una estructuración racional de examen va a ser posible «chequear» más aspectos de la conducta del sujeto en una inversión de tiempo menor. Téngase presente que la mayoría de las exploraciones que en estos momentos se recogen en el real decreto (y en el nuevo proyecto)

ma y procedimiento para una persona que muestre deficiencias, y esas deficiencias tengan esperanza de cambio, pueda quedar su permiso en suspenso sin caducar hasta que o bien vuelva al centro con un certificado del psicólogo que, en un gabinete privado o público, haya realizado su rehabilitación y así lo certifique, si así ha sido aconsejado, o bien haya superado las pruebas en un segundo examen en el mismo centro después de un período de tiempo que el psicólogo examinador haya considerado suficiente por sospechar que su bajo rendimiento podía deberse a un problema personal temporal.

Hay que reconocer que la posibilidad de un no apto temporal está recogida en el actual real decreto, pero mientras para el campo médico está bastante definido y formalizado, no lo está tanto para el psicológico. En este sentido nosotros proponemos convenir con Tráfico un procedimiento rápido de actuación, un tratamiento administrativo que prevea que el tiempo de duración de la situación de no apto temporal, en el caso de problemas psicológicos, puede ser largo, y que únicamente se pueda levantar dicho estado por otro certificado expedido por el mismo centro que lo declaró (en este caso el apto o el no apto definitivo).

6. *Empezar a negociar con la Administración para que en un futuro pueda legislarse la incapacidad laboral por motivos psicológicos* para aquellos conductores que siendo profesionales de la conducción hayan perdido facultades psicológicas que aconsejen el dictamen de «no apto», y como tal sea dado por el psicólogo. Con derecho a subsidio, al igual que se contempla para la profesión médica, verdadera espada de Damocles que pesa sobre el psicólogo a la hora de tener que declarar un no apto a una persona que vive del volante.

7. *Solicitar a la Administración dos impresos independientes o, si ha de ser en un solo impreso, dos apartados independientes* (el médico y el psicológico) para el certificado. Donde el apartado psicológico deberá ser firmado por el psicólogo. En este sentido, apoyamos la iniciativa (con reparos) de que sea la Administración quien edite los impresos, tal y como se recoge en el proyecto del real decreto que próximamente se debatirá, pero proponemos solicitar a la Administración y a las fuerzas políticas que lo defenderán en el Parlamento que si se ha de ceder tal medida, y, por tanto, confirmar vigente el actual

impreso de certificado médico, que se haga con la condición de que para la revisión psicológica el Colegio de Psicólogos pueda editar también un certificado oficial (aunque sea gratuito). O todos o ninguno.

8. *Que se aborde urgentemente la descripción minuciosa de las pruebas y criterios mínimo para la homologación de los instrumentos*, como tarea de la Coordinadora Estatal de Psicología Vial, plasmándose en un texto donde todas las áreas de exploración y conceptos estén definidos y descritas las características, forma y procedimiento para su evaluación; finalmente, criterios mínimos a cumplir para la homologación de instrumentos. Texto guía que deberá ser común para todas las delegaciones, es decir, para todo el Estado.

9. *Proponemos que la homologación se realice por cada delegación*. Es decir, un aparato sólo podrá ofrecerse como homologado si lo ha sido ante la Comisión de Psicología Vial de la Delegación del Colegio de Psicólogos que abarque la provincia o provincias donde como tal se está ofreciendo. Si bien estimamos que el reglamento de homologación ha de ser único, no así el acto de homologación, por dos razones fundamentales:

1. Porque consideramos que cada Comisión de Psicología Vial ha de conocer perfectamente y tener perfecto control sobre los instrumentos que se están vendiendo en su territorio.

2. Equilibra un poco más las posibles diferencias de potencia comercial de las empresas distribuidoras, ya que las razones de elección deben estar basadas en la calidad y no en la habilidad o poder comercial.

Respecto a la homologación, tres condiciones:

Primera. Que la Comisión de Psicología Vial disponga del equipo a homologar durante el tiempo necesario para realizar sobre él un estudio minucioso (si es preciso en un centro designado, con sujetos reales).

Segunda. Que el resultado de ese estudio se refleje por escrito con las observaciones pertinentes, en cuatro copias; una se enviará a la Delegación Territorial de Salud correspondiente, otra a la Jefatura Provincial de Tráfico, otra quedará en archivo en la Comisión de Psicología Vial y otra será entregada al representante legal de la casa comercializadora, que además de darle a conocer las observaciones y posibles deficiencias para su corrección le servirá (si el resultado general ha sido positivo) como

prueba y como autorización oficial para la comercialización con el apelativo de *homologado-a*.

Tercera. Que se estudie la forma de que la Comisión de Psicología Vial o el Colegio perciba ingresos por el trabajo de estudio realizado sobre un equipo o prueba, a pagar por la empresa que solicite la homologación (cuota de homologación, obligar a que se presente a homologación con un estudio previamente realizado por la Comisión de Psicología Vial, etcétera). Apoyo económico que necesitan las comisiones de psicología vial si abordan proyectos de investigación y mejora de las pruebas.

CONCLUSION

El presente proyecto no pretende ser algo definitivo, sino un documento de trabajo que ofrezca una alternativa clara y fundamentalmente práctica que sirva de base para desarrollar un modelo profesional en el área, definitivo, que acerque más la psicología al puesto social que ha logrado merecer en nuestro Estado.

Valencia, a 11 de noviembre de 1985.

Héctor Monterde i Bort (c. n.º PV-791)

Francisco Ripoll Moll (c. n.º PV-313)

Valentina Núñez Piqueras

(c. n.º PV-933)

Juana Calvo Luna (c. n.º PV-1.015)

Teresa Barberá Ribera

(c. n.º PV-1.322)

Concepción Lobregad Espuch

(c. n.º PV-949)

Permanente de la Comisión de Psicología Vial de la Delegación del País Valenciano