

# Rehabilitación de conductores que vulneran las normas de tráfico

Coordinado por Jesús Cabezos

Vicente Martín Llorente

Presidente de la Asociación Valenciana de Autoescuelas (AVAE)

Luis Montoro González

Catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia

M<sup>a</sup> Carmen Robles y Jesús Cabezos

Representantes de la Comisión de Psicología del Tráfico y la Seguridad del COPCV

Esta sección plantea a diversos especialistas preguntas acerca de temas actuales que están siendo objeto de discusión en nuestra sociedad. Se ha realizado a través de la red y por ello las intervenciones de nuestras invitadas aparecen por orden alfabético.

En este número de *Informació Psicològica* ofrecemos unas oportunas aportaciones sobre un tema de plena actualidad en nuestra actividad profesional y de gran debate en toda nuestra sociedad. El hacer consecuente al comportamiento de nuestros conciudadanos que conducen vehículos, el “crédito” que la sociedad les ofrecemos como conductores responsables y solidarios, el llamado “permiso por puntos”, implica también algún mecanismo “recuperador” de ese crédito social. La rehabilitación de los conductores multirreincidentes se impone como necesaria y en la que los profesionales de la Psicología, junto con otros agentes interesados, tenemos un papel central, en diseño, implementación, ejecución y evaluación.

Desde el Real Decreto 1110/1999, de 25 de junio, por el que se modificó el artículo 41 del Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 772/1997 de 30 de mayo, el COPCV ha venido efectuando aportaciones en tal línea. Las diez “*Bases para la elaboración de un programa de intervención psicológica en la rehabilitación de conductores*” sentaron un punto de partida. La adaptación de 2001 (ver *Recull* nº 147, de Agosto-2004, páginas 14-18) a la

reforma de ese año del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, junto con la efectuada a la actual de 2005 (la Ley 17/2005, de 19 de julio, que ha regulado los llamados “permisos y licencias por puntos”), ya en su fase previa de Anteproyecto de Ley, durante su tramitación parlamentaria, han significado un posicionamiento posible y coherente con los objetivos perseguidos. La reducción de la accidentalidad es un compromiso social, pero también el fin último de la actividad profesional de los y las psicólogos y psicólogas del Tráfico y la Seguridad, como se pudo comprobar en las pasadas II Jornadas de Psicología Valenciana del Tráfico y la Seguridad, que con el lema “La Seguridad Pública: un bien de todos”, se celebraron los pasados 10 y 11 de noviembre de 2006.

La vigencia, pues, de esas bases sigue presente, dado que sobre ellas se podrá trascender una visión sólo reeducadora e ir a una integral, la rehabilitación del ciudadano conductor que ha hecho de su actitud negativa frente a la norma causa de la pérdida del crédito social que significa la reducción de sus puntos.

Hemos de agradecer a todos los participantes en esta sección su generosa colaboración, la sinceridad de sus postulados y el rigor de sus aportaciones.

## 1.

En su opinión, ¿cómo se explica que haya conductores que cometen repetidamente infracciones graves y cómo se define este problema?

### **Vicente Martín:**

Es un problema complejo por la gran cantidad de factores que influyen en él.

Por una parte existe una falta de sensibilidad, de conciencia social, hacia los riesgos reales que entraña el tráfico. Sea como conductor o como peatón, los usuarios de las vías públicas, en general, tienen un comportamiento muy relajado, una actitud poco respetuosa, respecto al cumplimiento de las normas relacionadas con el tráfico y que, además, está admitida socialmente. A nadie se le ocurre consumir alimentos después de su fecha de caducidad (aunque no esté prohibido) en cambio, ¿quién espera a que el semáforo cambie a verde cuando circula como peatón cuando no vienen vehículos? Yo realicé un experimento con el semáforo peatonal existente entre la plaza de toros de Valencia y la estación de RENFE y, con el semáforo de peatones en rojo, si no venían vehículos, los peatones me empujaban literalmente para cruzar la calzada y cuando me resistía a cruzar, me miraban con una expresión de “quítate de ahí si no vas a cruzar”.

También existe una sensación de impunidad; el porcentaje de infracciones que se sanciona es bajo en proporción a las que se cometen, (aunque estén pensando lo contrario, lo cuál constataría la teoría de la sensa-

ción de impunidad) y, cuando lo son, el infractor recibe la comprensión de los demás y se justifica con que las autoridades sólo tienen un afán recaudatorio. ¿Cometió la infracción?; en caso afirmativo, la sanción es lógica. Si algún conocido nuestro fuese un maltratador se lo recriminaríamos de forma pública o privada y sin justificación posible, pero ¿quién no tiene un conocido que “desafortunadamente” ha sido sancionado por exceso de velocidad? (incluso sabiendo que el radar estaba situado allí) y le consolamos, o incluso nos ofrecemos a ponerle en contacto con alguna empresa quitamultas para reparar esa “injusticia”.

Luego la sociedad es muy permisiva con los infractores en materia de tráfico, sólo reacciona cuando se ha producido el accidente. Seguramente todo el mundo conoce al famoso personaje aparecido en televisión por ser el que mas puntos había perdido y, encima, pretendía cobrar por hacer entrevistas. Qué simpático, ¿verdad? ¿Opinaremos lo mismo cuando haya víctimas?

Consecuentemente con todo ello, aquellas personas que habitualmente son menos respetuosas con las normas en general, infringirán todavía con mas frecuencia las normas en relación con el tráfico y, si a todo ello le añadimos la falta de percepción del riesgo, el número de infracciones cometido será mayor.

Se puede definir por tanto como un problema de actitud y sensibilización social, en general, hacia el tráfico y que tiene difícil solución sino trabajamos todas las partes implicadas en el tema en el mismo sentido, especialmente la Administración que es la que debe valorar si la inversión en prevención, por elevada que sea, no compensa con creces el gasto que provocan los accidentes y el coste en vidas que supone.

**Luis Montoro:**

Las causas de las infracciones son muy complejas y dependen de muchas variables. Por ejemplo, no son iguales ni las infracciones ni los motivos de las mismas en las personas jóvenes que en las mayores. Generalizando mucho se podría hablar de que hay tres grandes tipos de motivos.

En primer lugar están las variables situacionales. El sujeto que tiene una fuerte situación de estrés, está sujeto a la presión del tiempo, se encuentra con falta de sueño o fatiga, está bajo la influencia de productos tóxicos como el alcohol, etc. puede en un momento determinado cometer una infracción con bastante facilidad.

En segundo lugar estaría todo el grupo de infracciones que tienen que ver con el desconocimiento de la norma (que es bastante más elevado de lo que se pudiera pensar) o el desconocimiento del porqué de la norma. Por poner un ejemplo, hay muchos conductores que no saben que lo que justifica la velocidad genérica a 50 k/h en un núcleo urbano se debe a que a más velocidad los atropellos empiezan a ser mortales.

En tercer lugar estarían las causas que nos llevan a sujetos que, sin tener una clara patología, presentan peligrosas características al volante como agresividad, competitividad, exhibicionismo, búsqueda de emociones, placer por la trasgresión de la norma, con escaso nivel de control, que perciben bajo riesgo en el tráfico y un largo etc.

En todo caso existen muchas incógnitas sobre los motivos profundos de las infracciones, algo que sería vital estudiar desde la Psicología, para explicar y prevenir un problema como el de los accidentes de tráfico, que en los últimos diez años ha causado en España la muerte de 54.000 personas

y, según los seguros, ha lesionado a ocho millones de ciudadanos, a lo que se añade un coste económico en esa década cercano a los 160.000 millones de euros.

**M<sup>a</sup> Carmen Robles y Jesús Cabezos:**

Desde la Comisión de Psicología del Tráfico y la Seguridad del COPCV, hemos insistido en que nos encontramos ante un problema complejo, en que la confluencia de diversos profesionales se hace necesaria (como en tantos otros) Dicho esto, hemos de reiterar que el comportamiento humano representa la variable de mayor incidencia, como señalan todas las Organizaciones Internacionales de referencia, así como las investigaciones científicas más contrastadas.

El comportamiento humano está definido por unos rasgos “personales” y una respuesta al “contexto”. Así, deberemos de contemplar esta problemática. Centrarnos en el sujeto, olvidando en qué entorno se da la actividad de conducir un vehículo, sería ingenuo. Pero considerar que en un entorno “favorable” (máquina, vía y climatología) no se darán condiciones para que se dé el “accidente”, es cuanto menos ilusorio.

Los profesionales de la Psicología sabemos por nuestra praxis cotidiana lo alejados que se encuentran el común de los conductores y peatones de una concienciación adecuada. Es un problema de educación, pero también de autocontrol comportamental. ¿Vivimos realmente en un entorno social favorable al mismo?

También se ha aducido el desconocimiento de la norma como un elemento a tener en cuenta. Pero, ¿realmente las normas de circulación están diseñadas tan lejos del “sentido común” que, si no se tiene un conocimiento pormenorizado de los cientos de disposiciones vigentes, se está incapacitando

tado para circular? ¿Hace falta también tal conocimiento para vivir, dado que hay no cientos, sino miles de normas que afectan a nuestro comportamiento cotidiano? No, realmente la formación vial de nuestros conductores es adecuada. ¿Mejorable? Por supuesto; pero también lo es la evaluación periódica a qué son sometidos de sus aptitudes psicofísicas (aunque éste sea otro tema)

Asimismo, hemos de incidir en el desconocimiento de las consecuencias del comportamiento negligente. Esto es básico para la mejora del comportamiento “responsable” de la mayoría de los sujetos. Conocer por qué una norma se justifica, disponer de información del riesgo que se asume al comportarse de determinada manera debería de ser objeto no sólo de Administraciones, sino de los medios de comunicación y de una reflexión sosegada de padres y otros referentes para nuestros conciudadanos (niños, adolescentes, adultos y mayores)

Pero los profesionales de la Psicología hemos constatado y definir que, cuando nos encontramos finalmente con aquellos cuya individualidad es extrema, ni el conocimiento de la norma ni el de las consecuencias de los comportamientos de riesgo es inhibitorio de la infracción grave. Es un problema efectivamente “individual”: el desprecio de la norma y, antes o después de éste, el considerar que uno es ajeno a cualquier consecuencia desagradable.

## 2.

¿Cuáles son las principales intervenciones psicológicas para los conductores que reiteradamente infringen la normativa de tráfico?

### **Vicente Martín:**

En mi opinión, teniendo en cuenta que no soy un experto en psicología, hay diferentes intervenciones posibles. Debería hacerse una investigación mas completa de los efectos psicológicos que tienen en los comportamientos humanos los distintos factores que intervienen en el tráfico. Por ejemplo, cómo afecta al conductor todo lo relacionado con los vehículos que conduce, cómo interpreta las normas y la importancia de su aplicación, qué efectos tiene el tipo de vías por las que circula según sus características.

En el caso concreto de los conductores reincidentes la labor del psicólogo consistiría, en una primera fase, detectar o diagnosticar, por los medios que consideren mas adecuados, la motivación o causa que provoca su reiteración en las infracciones: desconocimiento de la norma, percepción equivocada del riesgo, sobre valoración de sus posibilidades o las de su vehículo, conducta antisocial, enfermedades, etc.

Y, en una segunda fase, aplicar la solución que corresponda; directamente cuando pertenezca a su campo o derivándola a otros profesionales cuando no sea así.

### **Luis Montoro:**

Dentro del sistema de permiso por puntos, con el grupo de conductores que ocasionalmente pierdan el permiso o la licencia por acumulación de sanciones, la intervención de los psicólogos se ha de centrar entre otros objetivos en los siguientes. 1.- Intentar que los infractores comprendan la filosofía de fondo del sistema de permiso por puntos: la prevención de los accidentes. 2.- Que se consiga una mayor sensibilización hacia la

problemática de la seguridad vial y de los accidentes de tráfico. 3.- Que entiendan el accidente de tráfico como un proceso evitable. Como dice la OMS, el accidente no es accidental y por lo tanto es claramente evitable. 4.- Que comprendan que el factor humano, la propia conducta, es fundamental a la hora de provocar o de evitar un siniestro de la circulación. 5.- Conseguir del sujeto algún tipo de manifestación o compromiso de cambio comportamental en relación con las infracciones de tráfico.

No obstante, el gran reto de futuro y la gran oportunidad social de mostrar la utilidad de la Psicología estará en las actuaciones con los conductores multireincidentes. Muy sintéticamente, en el programa de reeducación para este grupo, la intervención del psicólogo especializado en seguridad vial tiene una importancia vital, al menos en dos sentidos.

Primero. Se debe de hacer un buen diagnóstico de cuál ha sido el problema, las causas, los motivos, qué ha llevado de manera reiterada a un conductor a cometer infracciones con riesgo de muerte para él y para los demás. En segundo lugar, en mi opinión se trata de casos que probablemente necesiten una intervención del psicólogo más individualizada y personalizada que la que se hace en el curso de rehabilitación actual, que está planificado para hacer una “reeducación” de tipo más general.

#### **M<sup>a</sup> Carmen Robles y Jesús Cabezos:**

Si hemos definido el problema como una cuestión actitudinal, la aportación de la Psicología es básica. Tanto los investigadores más comprometidos, como los profesionales, entendemos que el cambio de actitudes precisa de actuaciones individualizadas y

colectivas. Además, se ha de crear un sano trabajo multi e interdisciplinar. Pero la rehabilitación del conductor que infringe grave y reiteradamente la norma ha de regirse por la tecnología psicológica, tanto en el diseño, la evaluación como en el tratamiento.

Antes del tratamiento, una vez establecida por las autoridades competentes la necesidad de que el sujeto se rehabilite, se ha de efectuar una evaluación en profundidad. El sujeto infractor no lo es al mismo tipo de normas, su comportamiento no tiene la misma frecuencia, la percepción del riesgo no es la misma, etc., en unos que en otros. Por ello, establecer claramente el perfil de los diversos infractores es básico.

El tratamiento ha de contar con la colaboración de otros profesionales, pero el acercamiento ha de ser predominantemente individualizado (con todos los controles que el mismo sentido común aconseja) Si la evaluación se ha realizado es para precisamente esto. Así que la intervención psicológica en este momento se encardine a facilitar a cada sujeto el tratamiento más adecuado al mismo. La investigación provee en la actualidad de herramientas adecuadas y aún las mejorará con la experiencia acumulada.

El diseño se ha de basar en los modelos de cambio actitudinal al uso, y aquí es donde surge la necesaria “complicidad” de otros profesionales y los medios. Para esto sí que será necesaria la información sobre las consecuencias del comportamiento negligente y los datos que avalan la adopción de ciertas normas viales. Pero no tanto al conductor reiteradamente negligente como al conjunto de la sociedad, para que actúe también como dispensadora de control externo junto al interno que se intenta inculcar.

### 3.

Hay muchos infractores y muchas sanciones. ¿No podría la psicología aportar sus conocimientos para mejorar la eficacia de la sanción y mejorar así el cumplimiento de la norma?

#### **Vicente Martín:**

Por supuesto, pero dado que en las anteriores preguntas ya se hacía referencia a las actitudes y comportamientos y, considerando que debemos referirnos siempre al factor humano que, como es bien sabido, es causa directa de la mayoría de los accidentes y en el que tiene gran influencia la psicología, expresaré a continuación mi opinión sobre algunos de los campos en los que podría aportar mejoras importantes.

Por ejemplo, en el asesoramiento a las empresas que señalizan las vías o a los organismos responsables. Algunos accidentes y/o infracciones son debidos a una errónea señalización. Tanto el número de señales como su ubicación deberían contar, entre otros, con el asesoramiento de los profesionales de la psicología para conseguir una percepción del mensaje que se pretende enviar, así como de la velocidad y la distancia adecuadas para que el ser humano sea capaz de percibirlo e interpretarlo.

Otro campo no menos importante sería la formación y asesoramiento de los agentes encargados del tráfico para que, al sancionar, aprovechen la importancia de la inmediatez de la infracción cometida para explicar los riesgos que podría deparar y se deje de percibir la sensación prevalente de la recaudación sancionadora.

En las pruebas a superar para obtener el permiso de conducir, debería hacerse un estudio de investigación para saber el efecto que producen estas pruebas en los aspi-

rantes una vez que son conductores. Quiero aclarar que me refiero a los comentarios que hacen algunos de los aspirantes a conductores en el sentido de que cuando tengan el permiso en su poder “no tendré que hacer todas estas cosas”.

No obstante, me reitero en que la labor más importante que tenemos que realizar entre todos es el cambio de opinión equivocada de la sociedad en dos sentidos:

1º Que la culpa de los accidentes la tienen los demás, y no yo; y

2º que el hecho de conducir un vehículo por las vías públicas es algo sencillo de aprender, no entraña ningún riesgo y todo el mundo es capaz de hacerlo.

#### **Luis Montoro:**

Éste es un tema vital y en el que no se suele reparar. La política sancionadora se ha basado históricamente en principios legalistas y no en principios psicológicos que están muy investigados. Esto ha hecho que en muchas ocasiones el sistema sancionador no sea en absoluto el adecuado. Para que las sanciones sirvan con eficacia como mecanismo regulador del comportamiento prudente de los conductores, habría que tener en cuenta una serie de principios psicológicos que afectan de manera importante a la forma en que hay que legislar, a la eficacia o fracaso de la sanción, a su tolerancia y, aceptación, a su carácter ejemplarizante y por supuesto, a su capacidad para inhibir o modificar el comportamiento de los conductores.

Entre otras cosas se deberían tener en cuenta principios como los siguientes: que la sanción más eficaz es la que se aplica y se comunica de manera inmediata a la realización de la infracción; que la sanción económica inhibe pero en la mayoría de los casos no modifica el comportamiento de

los conductores; que el efecto de la sanción económica es proporcional al nivel de ingresos económicos del conductor; que la sanción no modificará el comportamiento si el conductor no conoce los peligros reales de su infracción. En este sentido es muy grave que, respecto de las sanciones que tenemos legisladas, no se hayan hecho estudios ni del riesgo objetivo que conlleva la infracción ni del riesgo percibido por parte de los conductores; que el sujeto no tenga dudas de que a todos los conductores se les aplicará con el mismo rigor la sanción; que el sujeto no perciba en la sanción una vía de recaudación económica de la policía o del gobierno; que el sujeto vea proporción entre la sanción económica y la gravedad de la infracción realizada; que el sujeto acepte el sistema de sanción. Sabemos por las investigaciones que esta aceptación varía substancialmente si es una máquina o un policía quien impone la sanción; que el sujeto no perciba disonancias cognitivas en las normas entre países, como ocurre con las diferencias existentes entre países en los límites de velocidad o la alcoholemia permitida; que el sujeto no perciba que los primeros que no cumplen la norma son los encargados de ponerla, por ejemplo cuando hay una mala señalización; etc.

A ello habría que añadirle el hecho de que una infracción en definitiva es una conducta y faltan muchos estudios que analicen en profundidad cuáles son los motivos por los que no se respeta la norma, algo que es vital para entender a los infractores, para optimizar la eficacia del sistema punitivo y para conseguir evitar los accidentes de tráfico.

#### **M<sup>a</sup> Carmen Robles y Jesús Cabezos:**

Sí. No reparamos muchas veces en la importancia de este asunto.

La sanción no es sólo cuestión de establecer qué es ilegal. Establecer lo que es o no

es legal es fundamental en un Estado de Derecho, como el nuestro. Pero, para que las sanciones regulen el comportamiento responsable de los conductores, hay que tener en cuenta una gran cantidad de Principios Psicológicos (así, con mayúsculas) que afectan de manera importante al éxito o no de la sanción. No estamos hablando de opiniones morales o políticas (todas ellas respetables en democracia) ni del llamado “espíritu de la norma”, no. Estamos hablando de la verdad científica: aquella que nuestros profesores nos legaron, que los primeros psicólogos constataron y que reiteradamente verifican nuestros investigadores actuales.

La inmediatez de la sanción, que el castigo inhibe pero no cambia comportamientos, que la importancia del castigo recibido es un asunto “perceptivo” (por ello, las circunstancias y la experiencia previa del sujeto tiene aquí gran relevancia), que junto a la sanción se han de ofrecer alternativas de conocimiento y reflexión, ..., son elementos básicos que la psicología puede y debe aportar a una actualización del método de premios y castigos que haya de regular el uso y disfrute de la autorización social a realizar una conducta de riesgo que compromete la seguridad de todos.

Por ello, hemos de hacer un llamamiento serio a Administraciones, instituciones, empresas y particulares para que apoyen las investigaciones científicas y los desarrollos de tecnología psicológica para mejorar también el sistema sancionador. Las personas que conducen, aquellos que les rodean, el conjunto de la ciudadanía agradecerán nuevamente este compromiso de los profesionales de la Psicología con la Seguridad Vial, clave en la seguridad actual de todos. Y los profesionales de la Psicología podremos agradecer también a tantos investigadores comprometidos sus desarrollos para la aplicación de la Ciencia Psicológica.