

ROL DEL PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD: UNA REALIDAD PRESENTE Y UN RETO DE FUTURO

Jesús S. Cabezas Fernández¹

PALABRAS CLAVE Tráfico, Tránsito, Circulación Vial; Psicología de la Seguridad; Seguridad Pública.

1.- INTRODUCCIÓN

La presente ponencia fue presentada en el reciente Congreso Iberoamericano de Psicología, celebrado en Bogotá (Colombia) el pasado mes de julio de 2002. Tiene como objetivo presentar las actividades e iniciativas que el Colegio Oficial de Psicólogos del Reino de España realiza en el marco de la práctica psicológica del tráfico (en Colombia, entenderemos "tránsito") y la seguridad. Los profesionales españoles intervienen en todo el espacio de las actividades privadas que puedan comprometer la seguridad de todos. A lo largo de mi exposición iré haciendo mención a nuestro perfil profesional, aprobado por el C.O.P. de España, y a aquellas disposiciones, investigaciones y proyectos en marcha más recientes.

Así podemos señalar, como indica nuestro perfil profesional, que según informes de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico se han convertido en uno de los problemas de salud pública más graves; a la par que una preocupación de seguridad pública importante.

Factores de naturaleza física, técnica, meteorológica, deficiencia de calidad de la red viaria, aspectos comportamentales, cognitivos y de formación cívica/vial son algunas de las posibles causas de los accidentes que se registran en la actualidad.

Ante esta situación los países han ido diseñando estrategias de tipo preventivo y de investigación donde se intenta detectar que tipo de variables pueden incidir en el grado de accidentalidad. De esta manera se intenta disminuir el gran coste material que se deriva de este hecho.

Uno de los factores fundamentales que inciden en la seguridad vial es el denominado «factor humano»; donde la Psicología tiene un amplio espacio de intervención, ya que su objeto de estudio es el comportamiento humano (entendiéndolo en su forma más amplia).

Por otro lado, «el factor humano» es un aspecto que hay que tener en cuenta en otro tipo de actividades que pueden implicar riesgo y donde también se puede dar una accidentalidad de gran impacto. Nos referimos a la tenencia de armas, el pilotaje de aeronaves, el patronaje de embarcaciones de recreo, la tenencia de animales potencialmente peligrosos, la vigilancia de seguridad, etc. En nuestro país los psicólogos que trabajan en la actividad reconocedora tienen una participación activa en la evaluación de los ciudadanos que realizan tales actividades.

Fundamentalmente, aunque no de manera exclusiva, la evaluación se realiza en Centros de Reconocimiento. Estos centros específicos, de naturaleza privada, donde un equipo de profesionales (médico general, oftalmólogo y psicólogo) realizan exploraciones a conductores, personas con licencias de armas, vigilantes jurados, etc., tanto para su obtención inicial como en la revisión de dichos permisos o licencias, son en la actualidad una realidad profesional que agrupa al grueso de psicólogos que trabajan en este área.

En España, este área de trabajo es una de las pocas dentro de la Psicología que ya en sus orígenes aparece regulada por disposición publicada en el Boletín Oficial del Estado (órgano donde se publican las disposiciones legislativas y administrativas), así la Orden del Ministerio de la Gobernación (hoy del Interior), de 5 de febrero de 1969, dictada al amparo del Código de la Circulación, y en desarrollo de la obligación establecida en su art. 264, de que para la obtención de un permiso de conducción se requería poseer las debidas aptitudes físicas y **psicofísicas**, según los casos. En la actualidad las disposiciones que son de aplicación son el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE del 6-06-97), y partes del R.D. 2272/1985, de 4 de diciembre, por el que se determinan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehícu-

¹Vicepresidente del COP-PV

los y por el que se regulan los Centros de reconocimiento destinados a verificarlas, donde se exponen los deberes y derechos profesionales así como la normativa para la emisión del “apto”, “apto extraordinario”, o “no apto”, del ciudadano reconocido. También se ha regulado por Real Decreto (R.D. 2487/1998, de 20 de noviembre, por el que se regula la acreditación de la aptitud psicofísica necesaria para tener y usar armas y para prestar servicios de seguridad privada - B.O.E. del 3-12-1998 -) el reconocimiento para la tenencia y uso de armas, incluyendo asimismo los criterios para la emisión del “apto”, o no, del ciudadano reconocido. Posteriormente aparecen otras normas reguladoras de la actividad profesional hasta llegar al reciente Reglamento de Seguridad Privada (Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre), la reciente Ley para la tenencia de animales potencialmente peligrosos (Ley 50/1999), que instaura el “Certificado de Aptitud Psicológica”, etc.

A pesar de ésto, en ocasiones se considera que no han estado definidas de forma clara cuales son las funciones y competencias profesionales, y cuales las relaciones con otras áreas de la Psicología o con otros colectivos profesionales. Esta falta de definición del rol profesional en la Psicología del Tráfico y la Seguridad, y concretamente en los Centros de reconocimiento, ha hecho que tuviéramos muy poco peso como colectivo cara a nuestros empleadores y cercenado la capacidad de influencia en la elaboración de los desarrollos de la normativa que nos afecta. También la insuficiencia investigadora, que hasta fechas relativamente recientes, ha sufrido este área de la Psicología Aplicada ha impedido un mayor desarrollo; y ésto pese a los ingentes esfuerzos realizados por diversos profesores universitarios, pioneros en un sentir innovador altamente loable.

Pero esto último, que resultaba cierto hace unos años, ha cambiado radicalmente. Las disposiciones normativas, que en el campo de la seguridad de los ciudadanos en el ejercicio de sus actividades privadas de riesgo, aciertan cada vez más a reconocer en el “factor humano” una inexcusable aportación a la seguridad. Los profesionales de la Psicología somos pues cada vez más impelidos a ocupar un papel de relevancia y es ésta, la Psicología de la Seguridad la que mayor desarrollo está teniendo en España en el presente y previsiblemente en el futuro. Ya no es solo en los Centros de Reconocimiento. Los profesionales intervienen en sus Gabinetes, en empresas, instituciones de todo tipo y para la propia Administración. Así, hoy podemos disponer de un Rol profesional diferenciado y aglutinador, y no sólo para los “tradicionales psicólogos de los centros”.

2.- Marco legal y social. Breves notas históricas

Hasta llegar aquí, han sido muy dispares las peticiones a los profesionales de la Psicología de la Seguridad para que evalúen la aptitud psicológica de nuestros conciudadanos, dependiendo de cada Administración; ya que en España aparte de la Administración General del Estado y las Corporaciones Locales, existen también las Administraciones Autonómicas. En general, ante este estado de cosas, han sido muchas y muchos las/los colegiados/as que se han dirigido al Colegio solicitando orientación, apoyo y consejo. Pero se ha de señalar que, tras unos primeros momentos en los que no había una respuesta unívoca, dado que “teóricamente” podía haberlas tantas como Administraciones, se ha obtenido un consenso en el ámbito de todo el Estado Español: el trabajo del profesional ha de regirse, independientemente del procedimiento administrativo que cada Administración establezca, por criterios consensuados y garantistas de la independencia profesional, la protección del ciudadano, y el resto de la ciudadanía. Esto es así dado que hemos de garantizar una intervención respetuosa de todos los agentes implicados, como señalan las diversas disposiciones.

La tradición en el quehacer de la Psicología de la Seguridad ha posibilitado una respuesta adecuada a la demanda planteada. En los orígenes de la intervención

CRITERIOS R.D. 1467/1982 (BOE 6-07-82)

ANEXO 2

Aptitudes psicológicas para la obtención de permisos de conducción de las clases C, D y E

A través de la evaluación psicológica se pondrá de manifiesto:

1º. Un nivel normal de inteligencia, que se establecerá mediante una o varias pruebas de inteligencia, sea de tipo general o libre de sesgos culturales, sea de tipo práctico predominantemente manipulativo.

2º. La idoneidad en las siguientes aptitudes sensoriomotoras:

a) El tiempo de reacciones múltiples discriminativas. Que se evaluará a través de respuestas motoras de manos y pies ante estímulos visuales (luces y señales) y auditivos.

b) La atención concentrada y la resistencia vigilante a la monotonía que se apreciará a través de las respuestas motoras ante estímulos visuales (luces y señales) y auditivos presentados en número y tiempo suficiente como para dar lugar a la aparición de la fatiga.

c) La velocidad de anticipación, así como el tiempo de recuperación ante una serie de estímulos selectivos que provoquen reacciones diferidas o continuadas.

d) La habilidad y destreza en los movimientos coordinados de ambas manos, que se determinará mediante pruebas con ritmo impuesto de ejecución que permita medir el número y duración de los errores.

Se podrá verificar la capacidad de aprendizaje del examinado a través de los cambios que tienen lugar en el desempeño de este tipo de pruebas.

Igualmente, en los casos en que el psicólogo lo considere necesario, aplicará aquellas pruebas que permitan evaluar los rasgos de personalidad que afecten o incidan en la seguridad vial.

de los profesionales de la Psicología en ámbitos de la Seguridad, incluidos en disposiciones legales, está nuestra participación en el reconocimiento de los “conductores profesionales” (camión y autobús) Los criterios que entonces marcaban nuestra intervención profesional, por ejemplo, los de la revisión de 1982, todavía hoy son básicos (ver cuadro adjunto).

Se trataba de verificar si el sujeto, inmerso en una situación de extremo riesgo, podría hacerse con el dominio del vehículo. Además se consideraba que para una realización “normal” de esta actividad de riesgo, se precisaría unos niveles de “aptitudes sensomotoras” también normales (es más, quizá hasta superiores al común de los ciudadanos, sic). Por supuesto, la persona debería acreditar “inteligencia libre de sesgos culturales”; ahora bien, su “capacidad de aprendizaje” y su “personalidad” deberían también ser objeto de evaluación.

Los psicólogos de la seguridad de entonces podrían hoy decirnos fundamentalmente lo mismo para cualquiera de las actividades de riesgo en las que la legislación prevé que se evalúe la aptitud psicológica para su desempeño.

En tal línea, podemos manifestar hoy que la cuestión básica es la misma: estamos ante un asunto de *seguridad* de las personas, bienes y terceros. En este ámbito, pues, es cuando interviene el Psicólogo/a de la Seguridad.

Por todo lo señalado, es importante un perfil del Psicólogo del Tráfico y la Seguridad en el que quedan recogidas todas las competencias, funciones, actividades, y relaciones con otras disciplinas, que le sean propias; mostrando así el estado actual donde se encuentra y aquellas posibilidades de desarrollos futuros que están a la base del llamado «modelo español» de intervención en esta área de intervención profesional.

2.- “El modelo español”: la actividad preventiva

Este planteamiento, originario de los ámbitos del tráfico y el transporte, de fuerte calado “seleccionador”, ha ido evolucionando a un marco “preventivo” y “orientador”: ya no se trata de seleccionar a “los mejores” para una actividad de riesgo, sino que se trata de garantizar que todas/os tengan acceso a tales actividades en las condiciones que les sean adecuadas. En esta evolución no ha sido ajena la percepción social del

riesgo: hoy ya casi no es discutible que ciertas actividades “cotidianas” implican “riesgo de accidente” para quienes las realizan o se encuentran en su entorno; asimismo ya empieza a ser asumido que el riesgo no deviene sólo de ciertas “deficiencias” y/o “trastornos/enfermedades”, sino que es la persona en su conjunto la que se muestra “apta” o “inapta” para tales actividades (recientemente estamos asistiendo a el nuevo concepto de “apto extraordinario”, con el que se cierra claramente el concepto “orientador”, garantista de acceso universal a estas actividades).

Este modelo, se definiría, pues, a través de las siguientes notas:

- La idea básica es que la conducción y otras actividades de riesgo no son diferentes a cualquier actividad que implique unas determinadas características personales.
- Se considera que la accidentalidad estaría en relación directa con una serie de destrezas perceptivo-motoras.
- Las variables cognitivas y de personalidad incidirían, en algunos casos, en estas destrezas; teniendo una especial relevancia en el buen uso de las armas y otras actividades de riesgo.
- La consideración de la persona como un ser que evoluciona a lo largo de la vida y por tanto sus capacidades psico-físicas van variando; de ahí la necesidad de la revisión de estas aptitudes al cabo de un periodo de tiempo.
- A esto, se añadiría la disponibilidad para que cualquier actividad de riesgo fuese objeto de una evaluación psicológica por las Psicólogas/os de la Seguridad.

<El modelo español en conducción, generalizable a cualquier actividad de riesgo>

“EL MODELO ESPAÑOL”	
PREMIAR	SANCIONAR
• Reconocimiento periódico.	• La sanción indica inadecuación y falta de aptitud.
• Las condiciones psicofísicas evolucionan y varían con los años.	• Las condiciones de obtención del permiso son “estables, en tanto en cuanto el sujeto es responsable de su “estabilidad”.
• La adaptación de la conducción a la evolución del sujeto es un compromiso social.	• El sujeto conductor es activo en su adaptación a sus condiciones.

2.1. La integración de la aptitud psicológica en las capacidades de las personas que están autorizadas para realizar actividades de riesgo.

El reconocimiento social de la capacidad evaluadora y predictiva de los profesionales de la Psicología en cualquier actividad humana es ya obvio. Durante años, la Psicología como ciencia aplicada, impulsada por la investigación básica, ha estado aportando un modelo de intervención, cercano a niveles de rigurosidad nunca antes conocidos, que desde principios del pasado siglo XX ha ido plasmándose en la Psicometría clásica y la “*Psicotécnia*”.

No es casual que los primeros psicólogos españoles ya interviniesen en el ámbito del Tráfico, origen de la concienciación social de la importancia de la evaluación psicológica de las personas que desarrollan actividades de riesgo. La accidentalidad cada vez más se va definiendo como un concepto asociado a los seres humanos: Su prevención, lógicamente también.

La evaluación psicotécnica es inicialmente, y todavía hoy, el medio más adecuado y eficaz para verificar la “*Aptitud Psicológica*” asociada a las actividades que conllevan riesgos para la propia persona o terceros. En un sentido amplio, Psicotécnia y Aptitud Psicológica van de la mano. El rigor conceptual y metodológico que implican las técnicas psicométricas, donde el término “*Validez*” deviene en un compromiso imprescindible para la “*Predicción*”, es ya un valor social. Depositarios del mismo, los profesionales de la Psicología somos reclamados a intervenir cada vez más en el campo de la Seguridad.

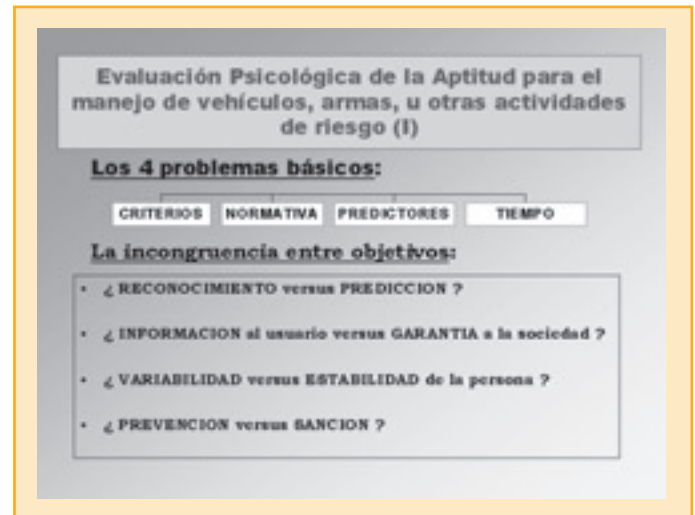
Las actividades de riesgo, para las que el conjunto de la sociedad pide cada vez más respeto y universalidad, pero a la vez seguridad, son, pues, reguladas en su acceso. En tal regulación se incluye la aptitud psicológica, solicitando de las psicólogas/os su predicción, en tiempo limitado, y mediante procedimientos válidos.

2.2. La doble garantía: para el sujeto y el resto de la sociedad.

Ya lo hemos señalado, en parte en puntos anteriores, pero el enfoque de la Psicología de la Seguridad es éste: (ver cuatro siguiente).

Hay ocasiones en que pareciese que estamos ante una incongruencia de objetivos. Nada menos cierto.

Es misión del psicólogo/a “navegar entre estas dos aguas”, “andar por este filo de la navaja”, con cuidado y “sin red” en muchas ocasiones.



La actividad reconocedora implica asumir esta doble misión. Por un lado estamos para nuestro cliente; por otro, para el conjunto de la sociedad.

La pregunta clave es:

¿Qué **criterios** he de evaluar, con qué **procedimiento**, mediante qué **instrumentos** diagnósticos y en qué **tiempo**, a fin de garantizar razonablemente que la aptitud psicológica de mi cliente para realizar actividades de riesgo es la adecuada para reducir al máximo la accidentalidad?.

Y todo ello, siendo conscientes de que mi predicción puede ser limitada en el tiempo (p.e., ¿tres meses?).

Así que sean cuatro, los problemas básicos a solventar:

- **CRITERIOS:** ¿Cuáles son las capacidades que ha de tener el sujeto?, ¿cuáles no han de estar mermaidas?, ¿en qué proporción?. Se ha de definir claramente cual es la actividad a realizar: aquí el análisis de tareas, la “competencia” que ha de tener el sujeto, es fundamental. No es lo mismo manejar un autobús que una escopeta, un equipo de inmersión que un animal, ..., y claramente no es lo mismo manejar un animal ya de por si potencialmente peligroso (p.e., uno de la fauna salvaje) que aquel que ha devenido en “manifiestamente peligroso” (p.e., un perrito que muerde intensa y reiteradamente a las personas).
- **NORMATIVA:** ¿Qué procedimiento seguir?. ¿Cómo garantizar la independencia del profesional, los derechos del cliente y la seguridad de la sociedad?. En un Estado de Derecho, esto es el ámbito de las Leyes. Pero también en un colectivo profesional que se autorregula, esto es la Deontología. El procedimiento ha de garantizar igualdad de trato para todos e independencia profesional.

- **PREDICTORES:** ¿Cuáles son los instrumentos diagnósticos apropiados para verificar los criterios?. En muchas ocasiones se plantea la pregunta a la inversa; pero pareciera paradójico. La aplicación de uno o varios instrumentos no garantiza que se “está midiendo lo que se pretende medir”. Son, pues, los criterios los que han de orientar los instrumentos necesarios.

- **TIEMPO:** ¿En cuanto tiempo hemos de ser capaces de establecer la aptitud?. Tradicionalmente este es el problema capital; y no es una cuestión menor. No podemos innecesariamente mantener a nuestro cliente en una situación de evaluación, si ya hemos conseguido detectar los criterios. En Psicología de la Seguridad el objetivo no es tanto conocer al máximo las aptitudes del sujeto, sino despejar las dudas sobre su “normalidad”: no predecimos la “excelencia”, sino la ausencia de déficits graves.

Todo ello en un marco en el que se da una aparente incongruencia entre objetivos:

- **¿RECONOCIMIENTO versus PREDICCIÓN?**

Todo buen científico acepta que los fenómenos de la naturaleza, incluida la humana, son estables en tanto no cambian. Esta ironía no es un chiste fácil; es la base de la Ciencia, así con mayúsculas (la teoría más reconocida y comprobada puede ser cambiada si nuevos hechos demuestran su invalidez explicativa). Por ello, la constatación del estado actual de la persona no se acaba en la manifestación del mismo.

Por otro lado, una teoría representa el mejor marco explicativo del comportamiento futuro del fenómeno; así que se pueda predecir el mismo. Pero establecer el comportamiento futuro no es ajeno a la manifestación del actual.

Estado actual y comportamiento futuro son objeto, ambos, de la evaluación psicológica, imbricándose para el profesional de la Psicología según modelos teóricos y experimentales que explican el comportamiento humano. El dilema se demuestra falso. Otro aspecto será dónde poner el acento en cada caso (p.e., ¿una personalidad de base distímica llevará necesariamente en un futuro a un comportamiento suicida?; ¿un tiempo de reacción adecuado en la actualidad necesariamente se demorará tanto en un futuro, ante épocas estresantes, como para que la persona reaccione tarde y mal ante situaciones en las que antes no lo hacía?).

- **¿INFORMACION al usuario versus GARANTIA a la sociedad?**

Hay un refrán español muy afamado que dice: “Quien paga manda”, y es cierto hasta donde la realidad deja claro que nuestro cliente es a quien hemos de reconocer. De nuestra evaluación pueden derivarse cambios muy sustanciales en su vida cotidiana.

Pero no es menos cierto que nuestra actuación profesional tiene un trasfondo social. Es otra realidad que se nos impone: la seguridad pública es un bien social.

Dado que la seguridad de todos no es excusa para impedir la libertad individual en nuestro ámbito territorial y cultural, regulamos el uso de la libertad de cada uno. Por ello, la regulación conlleva en la evaluación psicológica la necesaria adecuación a las normas legales, pero también la información / orientación a la persona de su estado actual e implicaciones futuras en su comportamiento.

- **¿VARIABILIDAD versus ESTABILIDAD de la persona?**

Muchas veces se puede establecer un dilema también falso sobre cuales serán los momentos a evaluar. Establecer que las condiciones manifestadas en la “obtención” de determinada licencia no variarán y que no ha de procederse, pues, a una “revisión”, es tanto como afirmar un reconocimiento diario.

Sabemos que el estado psicológico es variable en función de ciertos parámetros intrasubjetivos y situacionales. El conocimiento experimental y teórico del comportamiento humano establece esta realidad.

Ahora bien, independientemente del marco situacional, también establece que la personalidad y aptitudes humanas son relativamente estables.

Por ello, la evaluación de la aptitud psicológica, y sobre todo para el desempeño de actividades de riesgo personal o para otros (o ambos), ha de establecer en cada persona aquello que podrá variar en situaciones límite y qué en las mismas garantizará un autocontrol y aptitud adecuados.

- **¿PREVENCIÓN versus SANCION?**

Podemos acudir nuevamente al refranero. Una aseveración encontraremos casi incuestionable: “Más vale prevenir que curar”.

Ahora bien, también nos recordará aquello de “Más vale palo a tiempo que ...”.

La atribución del comportamiento humano al libre albedrío es un valor de nuestra cultura; pero ésta misma acepta que sea preferible actuar antes a fin de evitar consecuencias no deseadas. La evaluación psi-

cológica se realiza, pues, antes y tras el comportamiento que pretende aprehender. Las actividades de riesgo, como cualquier otro comportamiento humano, comportan no necesariamente su ejecución adecuada por coacción; la prevención de los comportamiento inadecuados facilitan, en muchos casos, que no aparezcan.

2.3. La doble evaluación: frente al uso inadecuado y la situación de urgencia.

He aquí la clave para comenzar a establecer los criterios: la dualidad entre uso ordenado y emergencia. Una dualidad que nuevamente se nos descubre como falsa.

El objetivo de nuestra evaluación no es sólo uno u otro. Prevenir accidentalidad no sólo implica evitar comportamientos inadecuados. También, si en caso de urgencia, cuando se dan circunstancias que inicialmente no había previsto la persona, ésta estará o no en condiciones de actuar con celeridad y precisión. Dado que la realidad es cambiante, el sujeto ha de estar preparado para tal cambio. Muchas veces se nos ha pedido a las psicólogas/os de la Seguridad que evaluemos sólo el primer aspecto. Muchas otras se nos ha sugerido que lo olvidemos y nos centremos en la actividad rutinaria. Realmente hemos demostrado que hemos de atender a ambas.

Véase, por ejemplo, esta noticia referida a la conducción de vehículos, qué está en tipos grandes y qué en más pequeños.

La conducta inadecuada de consumo de alcohol es la que aparece señalada como objeto de la noticia; pero se reconoce que la cuarta parte de los accidentes han sido fruto de la “distracción”. ¿Qué quiere decir distracción en este contexto?: simple y llanamente, tiempo de reacción.

La sociedad nos demanda que evaluemos la presencia de conductas adictivas en las personas que realizan actividades de riesgo, pero no desea tampoco que olvidemos sus aptitudes perceptivo-motrices. El sujeto ha de estar en condiciones de “normalidad” para planificar sus actividades de manejo de máquinas y/o animales; pero también ha de ser capaz de “estar a la altura de las circunstancias”.

3.- Ambitos de actuación

a) A nivel publico: Dirección General de Trafico, Universidades, Centros de salud, Colegios e Institutos.



b) A nivel privado: Centros de reconocimiento, Compañías privadas dedicadas a la rehabilitación, Escuelas de formación en Seguridad Vial, Autoescuelas, Colegios e Institutos.

4.- Campos de actuación

- PREVENCIÓN.
Campañas de prevención, estudio de variables de riesgo.
- EDUCACIÓN/INFORMACIÓN.
Educación en Seguridad Vial. Información sobre actividades de riesgo.
- EVALUACIÓN/VALORACIÓN.
Evaluación de las habilidades, variables de personalidad, estilos cognitivos, motivacionales y actitudinales, de posibles patologías, enfrentamiento/afrontamiento de las situaciones riesgo a las que se enfrenta el sujeto.
- REHABILITACIÓN.
Recuperación de habilidades perdidas o deficitarias, apoyo psicológico a la recuperación de secuelas psicológicas causadas por enfermedad o accidente.
- INVESTIGACIÓN.
Estudio de variables de riesgo que inciden en la conducción, manejo de armas y otras actividades de riesgo. Estudio del impacto de las campañas publicitarias.

5.- Funciones del psicólogo de Tráfico y la Seguridad

Las funciones se derivan de la interacción entre el ámbito de actuación y los campos de intervención.

FUNCIONES ESPECIFICAS (“competencias exclusivas”):

- Detección de personas que por sus variables actitudinales, personalidad y/o aptitudes no puedan tener el permiso de conducir, poseer armas,...., o dedicarse a otras actividades de riesgo.
- Detección de personas con propensión a una mayor accidentabilidad; ya sea por causas circunstanciales o no.
- Reconocimiento psicológico de personas, e información a las mismas, para la obtención y revisión de los permisos de conducir.
- Reconocimiento psicológico de personas, e información a las mismas, para la obtención y revisión de los permisos de armas u otras actividades de riesgo.
- Reconocimiento psicológico específico a conductores, u otras personas con actividades de riesgo, con patologías físicas específicas, que por su cronicidad o agudeza, conllevan secuelas psicológicas.
- Seguimiento y control de las secuelas psicológicas por trauma físico o psíquico.

FUNCIONES NO ESPECIFICAS (“competencias concurrentes”):

Estas funciones no han de ser exclusivas de este Area, pero es conveniente que los profesionales a ella adscritos estén en condiciones de conocer y saber derivar adecuadamente, o coordinar la práctica de otros profesionales, o simplemente delegar o colaborar.

- Campañas de prevención de los accidentes.
- Rehabilitación de las personas accidentadas.
- Educación para la seguridad.
- Vehículos: ergonomía.
- Carreteras y señalización: diseño del entorno vial.
- Supervisión policial y «enforcement».
- Práctica de cualquier actividad de riesgo.
- Desarrollo de Normativas de aplicación.
- En cuanto al estudio y la investigación:
 - * Las condiciones psicológicas de la conducción y buen uso de las armas, y otras actividades de riesgo.
 - * Condiciones psicofísicas y psicofisiológicas.
 - * Condiciones psicológicas de seguridad en situaciones nocturnas adversas y de emergencia.
 - * Condiciones de transporte de mercancías peligrosas.
 - * Condiciones para el manejo de embarcaciones.
 - * Conducción en situaciones normales y en otros niveles de rendimiento; como son, el deportivo y el de alto riesgo.

- * Conducción y seguridad vial para poblaciones con necesidades especiales.
- * Causas específicas que pueden provocar ansiedad durante la conducción (cinturón, casco), o en otras actividades de riesgo.
- * Estudio de los motivos de reincidencia en la suspensión del examen de conducir, oral o práctico; u otros que lleven aparejadas actividades de riesgo.
- * Estudio del impacto de las campañas publicitarias.
- * Estudio de poblaciones de riesgo.

6.- Procedimientos, técnicas e instrumentos

6.1. Reconocimiento.

En general, se evalúan las siguientes dimensiones:

- Aptitudes psicomotoras y Tiempo de reacción.
- Personalidad.
- Actitudes.
- Motivación.
- Estilos cognitivos.
- Inteligencia.

Además, todas aquellas otras que la investigación demuestre como relevantes, desde una perspectiva psicológica, en el buen desempeño de las actividades de riesgo, serán objeto de atención.

6.1.1. Resumen general de los Criterios para evaluar la tenencia y uso de armas, extensibles a otras actividades comprometidas con la seguridad pública (actividades privadas de riesgo).

1. Atención Discriminativa.

Exploración a través de pruebas de tiempo de reacción discriminativa.

Se pretende someter al sujeto a un problema en el que se requiere procesamiento controlado del proceso perceptivo, que requiere diversas operaciones analíticas de forma similar a las exigencias a las que se somete un portador de armas cuando debe disparar solamente ante una serie de características estímulares. Análogamente, cuando un teniente de animal ha de responder respecto a las claves estímulares de agresión del animal o de usurpación de la autoridad del ser humano.

Este procedimiento presenta una considerable ventaja respecto a tareas de discriminación simple, donde el sujeto debe responder cada vez que aparezca un estímulo determinado y dejar de hacerlo si no aparece. Estas tareas, que se han denominado tradicionalmente como de Procesamiento Automático, requieren un consumo atencional muy bajo, poco esfuerzo y sus resultados dependen en gran medida del aprendizaje previo. Como cualquier otra tarea sencilla, su rendimiento es muy bueno en condiciones en las que la activación es elevada.

Todo esto induce a pensar que este tipo de tareas no son apropiadas para el estudio de las variables relevantes en el uso de armas de fuego, como en los tenentes de animales potencialmente peligrosos, puesto que se incumplen la mayor parte de dichas características. Ya que una de las exigencias más relevantes es la de que la persona ha de responder ante determinadas situaciones que deben tener necesariamente varias características estímulares relevantes y dejar de hacerlo si alguna de ellas no aparece. Así, por ejemplo, un cazador debe disparar a un estímulo que vuela, pero que además sea de determinado color y/o produzca cierto sonido; o un tenente de animal ha de dar una voz u otra para que el mismo realice cierta conducta. En cualquier otra condición debe abstenerse de actuar o actuar de otro modo. Semejante exigencia requiere un mayor número de operaciones cognitivas (codificación de la información perceptual mediante el análisis de elementos como el color, sonido, posición espacial, forma, etc.), que se estudian en los modelos anteriores de Recursos Limitados.

En línea con lo señalado, podemos observar como el intervalo de tiempo de reacción (por supuesto “de acierto”) varía de un modelo a otro. Así podemos encontrar intervalos aproximados de:

DISCRIMINACIÓN SIMPLE

Entre 44 centésimas y 159

DISCRIMINACIÓN COMPLEJA

Entre 44 centésimas y 91

Esto se hace más evidente cuando se tiene en cuenta que en una situación de caza o de paseo del animal (o hasta de irrupción de cambios en el hábitat cotidiano, como, p.e., la presencia de personas desconocidas, actos de personas conocidas y que el animal no ha observado con anterioridad,...) no solamente debe atenderse a una configuración estimular particular, sino que además se cumplen las predicciones de los mode-

los de Procesamiento Controlado, como son el hecho de que la ejecución de la conducta apropiada requiere más tiempo que en las tareas simples. Es más, tal ejecución disminuye en condiciones de activación excesiva, ya que la persona disminuye su acierto y, además, puede actuar ante estímulos a los que no debería haber respondido.

La exploración, pues, ha de contemplar un estímulo sencillo porque el objetivo es evaluar la capacidad de discriminación entre alternativas correctas, de distinto nivel de procesamiento, y alternativas incorrectas. En este sentido, la utilización de elementos geométricos sencillos pareciera lo más apropiado, puesto que configuraciones estímulares muy complejas podrían añadir un mayor esfuerzo de automatización previa de las respuestas, pero en ningún momento implican que dicha tarea requiera mayor aptitud para decidir entre diferentes características estímulares. Así pues, la prueba ha de recoger las dos fases implicadas en el procesamiento controlado: la fase analítica (codificación en paralelo de las dimensiones, rasgos o características del input) y la sintética (operación más compleja que requiere la integración y organización de las características estímulares básicas en una configuración significativa).

2. Resistencia a la Fatiga.

Exploración a través de pruebas de tiempo de reacción discriminativa

Igualmente que lo señalado para el criterio anterior, en este caso también se pretende someter al sujeto a un problema en el que se requiera procesamiento controlado del proceso perceptivo, que requiere diversas operaciones analíticas de forma similar a las exigencias en las que se encontraría un portador de armas o un tenente de animal, cuando han de responder respecto a las claves estímulares de la situación correspondiente. Todo lo expuesto, por ello, en el caso de la Atención Discriminativa es de aplicación aquí.

Ahora bien, hemos de añadir que para que realmente se produzca el fenómeno de la fatiga en la exploración el número de estímulos a responder o inhibirse ha de ser claramente elevado. Con ello se puede estudiar tanto los procesos de aprendizaje como el deterioro de la respuesta debido a la fatiga.

Aquí también se ha de señalar que el tiempo interestímulo ha de ser necesariamente menor que el tiempo de presentación del estímulo. Lo que es claramente similar a lo necesario en la atención discriminativa, de ahí que sea frecuente la evaluación de ambos criterios

(Resistencia a la Fatiga y Atención Discriminativa) mediante una única exploración, pero que recoja los requisitos establecidos para ambos.

Como se ha señalado en la atención discriminativa, podemos observar como el intervalo de tiempo de reacción (por supuesto “de acierto”) varia de un modelo de discriminación simple a otro de compleja. Así podemos encontrar intervalos aproximados de:

DISCRIMINACIÓN SIMPLE

Entre 31 centésimas y 110

DISCRIMINACIÓN COMPLEJA

Entre 43 centésimas y 85

3. Impulsividad.

Exploración a través de pruebas de anticipación de la velocidad o estimación del movimiento.

En este criterio se trata de evaluar la impulsividad, asumiéndola a una percepción de objetos en movimiento y cómo nos anticipamos o retrasamos a ellos.

Por ejemplo, un buen portador de armas no solamente se caracteriza por el hecho de disparar con puntería indiscriminadamente, sino por disparar solamente cuando y a qué es adecuado. Igualmente la persona que tiene un animal potencialmente peligroso ha de actuar de forma no impulsiva. No hacerlo así, favorece tanto la asunción de riesgos innecesarios como el aumento de accidentes involuntarios.

Esta percepción de la velocidad, como capacidad de estimar el movimiento, implica, pues, una tendencia a precipitarse como a retrasarse. De ahí que, aún no siendo inmediata, sino que es una inferencia a partir de una serie de indicadores que producen la estimación subjetiva de la propia velocidad y la de otros objetos en movimiento, esté también presente una dimensión de autocontrol, ya que el individuo debe evitar la precipitación en la respuesta, como medida del nivel de impulsividad. Este artefacto cognitivo, sabemos que es definitivo en la percepción como proceso activo y no meramente pasivo, como es el caso de la sensación.

4. Tendencia a la transgresión de las normas.

Exploración a través de pruebas de Toma de Decisiones.

La Toma de Decisiones representa un constructo psicométrico adecuado al objetivo de evaluar la Tendencia a la Transgresión de las Normas. El criterio es claro, se pretende detectar personas que pudieran tener problemas o producirlos a otras por el hecho de

usar de forma peligrosa el arma de fuego al incumplir las normas de seguridad establecidas en diferentes códigos y reglamentos. Este es también el caso de los tenentes de animales potencialmente peligrosos. Se pretende que el individuo deba discriminar entre los estímulos ante los cuales es apropiado responder y ante los que no debe emitir respuesta alguna, a pesar de que con responder ante ellos se obtuviera tanta ventaja o incluso más que si apareciera el estímulo correcto.

El modelo responde a un constructo psicológico de honda raigambre, como es la capacidad que tienen las personas para inhibir respuestas por el mero hecho de que están prohibidas, aun en el caso de que con las mismas se consiga el objetivo deseado. Esta capacidad de “demora de la gratificación” está claramente establecida por la investigación; ahora de lo que se trata es de relacionarla con valores superiores de convivencia y hacerla depender del tiempo de reacción.

No se pretende valorar un estilo “reflexivo”, no es tanto un rasgo de personalidad o la ausencia de psicopatía; es la aplicación concreta en un momento concreto de todo ello, dado que si no se da esa “introyección” de las normas difícilmente se podrá ofrecer una imagen de no transgresión de las mismas. Por ello, en la exploración se han de ofrecer indicaciones de que se valora positivamente tanto el contestar con rapidez, como el responder ante el mayor número posible de estímulos; pero además, dado que se prohibiría hacerlo a algunos de ellos, se podría inducir un criterio arriesgado, máxime cuando no responder representaría una desventaja.

5. Personalidad.

Exploración a través de pruebas de personalidad que incidan prioritariamente en factores tales como: Neuroticismo, Paranoia, Agitación y Fuerza del Yo; y complementariamente también Psicastenia e Hipocondría.

Utilizaremos para describir los criterios aquí expuestos, lo señalado en los respectivos manuales de las pruebas indicadas en el apartado correspondiente a la investigación de base en cuanto a la evaluación de las personas que tienen y/o usan armas.

N, Neuroticismo - Estabilidad

La descripción de este factor bipolar no requiere de tanta fundamentación como el de la extraversión; es muy similar a la que ha sido dada por muchos otros autores desde que Woodworth publicó su «Personal Data Sheet» y Taylor su «Manifest Anxiety Scale».

Las puntuaciones elevadas en N son indicativas de labilidad emocional e hiperactividad; las personas que obtienen esas puntuaciones tienden a ser emocionalmente hipersensibles, con dificultades para recuperarse después de una situación emocional. Estos sujetos se quejan frecuentemente de desarreglos somáticos difusos y de poca importancia, tales como jaquecas, trastornos digestivos, insomnio, dolores de espalda, etc., así como manifiestan estados de preocupación, ansiedad y otros sentimientos desagradables.

Estos individuos están predispuestos a manifestar problemas neuróticos bajo el efecto de situaciones de «stress»; pero conviene no confundir tales predisposiciones con la verdadera depresión neurótica; un sujeto puede muy bien obtener una puntuación alta en la escala N y adaptarse de manera adecuada al trabajo, a la sociedad, a la vida sexual y a la familia.

Pa, Paranoia

Al llegar a este punto, se dejan las escalas primarias de la depresión y se entra en las cinco últimas del CAQ, inicialmente identificadas en análisis factoriales del MMPI. El contenido de los elementos Pa generalmente se acopla a la clásica definición de síndrome paranoico; hay declaraciones de recelo, sensación de injusticia y persecución, celos con respecto a otros, cierto cinismo sobre la naturaleza humana y miedo a ser envenenado.

Observada superficialmente, suele confundirse con la escala L del 16PF (Protensión o Suspiciencia). Sin embargo, L es un rasgo humano normal, mientras que Pa es esencialmente su desviación hacia lo patológico. Las dos suben o bajan conjuntamente dentro del perfil, aunque no necesariamente.

La puntuación es esencialmente de tipo medio entre los neuróticos y los alcohólicos, y sólo un poco mayor entre los que usan narcóticos. Pero es alta en los esquizofrénicos (especialmente en los de tipo paranoico) y muy alta en las alteraciones de conducta. En los estudios con el MMPI aparecen relaciones significativas con F, y en menor medida, aunque significativa, con 0.Si. En estos análisis su relación con 6.Pa fue más baja de lo que cabría esperar. Sin embargo, en una muestra independiente de 57 reclusos varones sus relaciones con las escalas 6.Pa y 8.Sc fueron más elevadas.

D3, Agitación

La matriz de correlaciones MMPI-CAQ sugiere una conexión entre las puntuaciones de esta escala y lo que originalmente se concibió como síndrome hipomaniaco

(9.Ma). Los sujetos que puntúan alto afirman que les gustaría hacer cosas arriesgadas e intentar cosas nuevas, o que están a disgusto hasta encuentran algo arriesgado que hacer; y que buscan la agitación. Debajo de estos deseos puede haber un anhelo de muerte asociado a esta dimensión y que explicaría esta búsqueda inquieta de aventura y riesgo. Esta asociación estaría relacionada con los resultados de las investigaciones con reclusos aludidas en los párrafos anteriores.

A pesar de que esta escala aparecía entre los primeros lugares en los análisis factoriales de la depresión, y fue etiquetada como D3, los intentos posteriores de situarla en el factor secundario de Depresión han resultado fallidos, y cuando aparece su conexión es negativa. En el caso de D3, más que en cualquiera otra de las escalas clínicas del CAQ, ambos extremos de la variable presentan considerables connotaciones clínicas y alejamientos de la normalidad, dado que se encuentran puntuaciones extremas bajas entre los neuróticos, alcohólicos y esquizofrénicos, y significativamente altas en cierto tipo de abusos de narcóticos y en personalidades antisociales.

C, Fuerza del Yo

Afectada por los sentimientos, poco estable emocionalmente, turbable.

(Poca fuerza del ego)

La persona que puntúa bajo tiende a presentar poca tolerancia a la frustración; cuando las condiciones no son satisfactorias es voluble, plástica, evade las necesidades y llamadas de la realidad, neuróticamente fatigada, displicente, de emoción y turbación fácil, activa cuando se encuentra insatisfecha; presenta síntomas neuróticos (fobias, alteraciones del sueño, quejas psicósomáticas, etc.). Estas puntuaciones bajas son comunes a casi todas las formas de alteraciones neuróticas y a algunas psicóticas.

Emocionalmente estable, tranquila, madura, afronta la realidad.

(Mucha fuerza del ego)

La persona que puntúa alto tiende a ser emocionalmente madura, estable, realista acerca de la vida, tranquilo, con buena firmeza interior y capacidad para mantener una sólida moral de grupo.

A veces puede presentar ajustes conformistas (*) en el caso de problemas no resueltos.

(*) La observación clínica ha indicado agudamente que, a veces, un buen nivel del factor C permite un ajuste efectivo, a pesar del potencial psicótico subyacente

As, Psicastenia

Esta variable alude a un constructo cuyos antecedentes hay que buscados en Janet. Se caracteriza por el tipo obsesivo de conducta sobre la que el sujeto declara tener poco auto-control. Estas conductas incluyen el contar cosas, tener ideas o palabras sin importancia que pasan por la cabeza y están rondando una y otra vez durante días o preocuparse una y otra vez por cosas sin importancia. También se recoge alguna sugerencia de comportamientos fóbicos.

Las puntuaciones son frecuentemente elevadas en los casos diagnosticados como neuróticos del tipo obsesivo-compulsivo y en narcoadictos, y están relacionadas con la escala 7.Pt del MMPI. A nivel de dimensión secundaria contribuye de manera importante en el factor de Ansiedad, pero también al de Psicosis General, y su participación en el de Neuroticismo sólo es significativa en el grupo de mujeres.

D1, Hipocondriasis

La persona que puntúa alto es depresiva en el sentido de que le preocupa la alteración de las funciones de su cuerpo. De acuerdo con el contenido de los elementos que comprende esta escala, muchas de las quejas no son específicas y así, por ejemplo, esa persona cree que sus nervios están a punto de estallar; que está peor de salud que los demás, que se siente floja y tan cansada que apenas puede moverse, o que al oír hablar de una enfermedad empieza a pensar que ella tiene algo parecido.

Esta escala es una de las principales contribuciones al factor secundario de Depresión, y existe algún indicio de que su importancia es ligeramente mayor entre las mujeres; las mujeres neuróticas y esquizofrénicas suelen puntuar más alto que los varones en esta dimensión secundaria.

Es la primera de las escalas D (de depresión) porque apareció en primer lugar en los análisis factoriales de los agentes primarios de la depresión, y también en los análisis independientes de los elementos del MMPI. Tiene una correlación elevada con la escala 1. Hs del MMPI, pero también la tiene muy significativa con las escalas 2.D, 7.Pt y 0.Si de este cuestionario.

6.1.2. Instrumentos diagnósticos de utilidad en el reconocimiento de personas que realizan actividades privadas comprometidas con la seguridad pública.

En ningún momento se ha de suplantar la independencia del profesional en la elección de sus predictores.

Deontológicamente se ha de respetar el que hay diversas orientaciones teórico-prácticas en nuestra profesión. Ahora bien primando la relación eficacia-eficiencia, deberíamos acudir a la Psicometría clásica. Es lo que más garantiza rigor en menos tiempo; aunque, como se ha señalado, deontológicamente lo adecuado es que sea el psicólogo el que elija las marcas.

Así podríamos utilizar una batería construida con los siguientes instrumentos:

- Un “polireactímetro computerizado”, equipo para la evaluación de las aptitudes perceptivo-motoras.
- Un cuestionario específico de Personalidad, que incluya factores de Neuroticismo, Paranoia, Agitación, Fuerza del Yo, Psicastenia e Hipocondría.
- Un cuestionario general de Personalidad, pero sensible a los aspectos psicopatológicos, que podría incluir esos factores; y que nos diese un perfil general que será adecuado también para completar nuestra evaluación de la capacidad educadora y de manejo del animal.
- Un test de Inteligencia libre de sesgos culturales.
- Para los tenentes de animales potencialmente peligrosos, una entrevista semi-estructurada para evaluar la capacidad educativa y de manejo del animal; independientemente de las lógicas entrevista previa y final (ambas de unos minutos) para evaluar la “motivación” del sujeto y conocer, sobre todo en la previa, su “imagen personal” (lo cual ayuda en muchos casos a dimensionar el pase de cuestionarios).

En función de la evolución del reconocimiento y de las manifestaciones que el cliente haga, se pueden explorar también los Estilos Cognitivos de la persona y/ o sus Valores Interpersonales - Personales.

6.1.3. Procedimiento (fases del reconocimiento).

Podemos sugerir las siguientes (que a su vez constituyen un “protocolo técnico” acorde a la actuación del profesional de la Psicología en su actividad reconocedora):

- 1) Citar al sujeto, “para atenderle debidamente”. Pero, dado que los cuestionarios no necesitan de presencia del profesional durante el pase (y hasta los hay informatizados), si tenemos diversas salas, podríamos reconocer a varios sujetos a la vez.
- 2) Al acudir a la cita,
 - a) Toma de datos personales.

- b) Entrevista inicial. En ella evaluamos brevemente la “imagen personal” de nuestro cliente, comenzamos la necesaria empatización con el mismo y observamos la posible presencia de patologías.
- c) En función de ella, decidir si los instrumentos básicos van a ser completados con otros.
- 3) Reconocer sus aptitudes perceptivo-motrices. A estas alturas del reconocimiento se debería haber empatizado adecuadamente con el cliente; ya que es fundamental el clima a la hora de esta exploración.
 - 4) Pasarle los instrumentos diagnósticos elegidos. Sería recomendable comenzar con Inteligencia y después Personalidad. Si fuese necesario, se podría aplicar tras ellos Estilos Cognitivos y/o Valores Interpersonales – Personales.
 - 5) Entrevista semi-estructurada para apreciar la capacidad educativa y de manejo. Si en su transcurso se detectase, porque no lo fue al principio, la necesidad de explorar los Estilos Cognitivos y/o Valores Interpersonales – Personales del cliente, se puede realizar tras ella.
 - 6) Entrevista final y cita para la entrega de resultados. En ella, comprobamos brevemente, a falta de datos psicométricos, y en ese ambiente distendido del final, la posible presencia que hubiésemos detectado de patologías, atendemos, por el conocimiento que ya tenemos del sujeto, a las motivaciones básicas que le llevan a la tenencia del animal y recogemos la impresión final que manifieste el cliente.
 - 7) Corrección de los cuestionarios e interpretación de los mismos, junto con la valoración global.
 - 8) Entrega “informada” de resultados y del impreso de Certificado.

6.2. Rehabilitación.

Como un proyecto afín a las actividades preventivas de reconocimiento, fundado en las bases de un marco legislativo respetuoso con las normas integrativas de la Unión Europea, la rehabilitación de las actitudes de los conductores es ya una realidad en el Colegio Oficial de Psicólogos.

6.2.1. Bases.-

1ª. SE HA DE OBTENER EL MAXIMO CONSENSO.

Se ha de intentar en el camino de elaboración final de la propuesta a presentar contar con los máximos

apoyos a nivel interno y externo. A nivel interno, se debería de contar con los representantes de Psicología Clínica. A nivel externo, con los de los Centros de Reconocimiento y las Autoescuelas.

2ª. CONSIDERACION DEL CONDUCTOR POLI-INFRACTOR.

Dado que un conductor puede infringir las normas por desconocimiento, y entonces hablaríamos de reeducación, o por factores psicopatológicos, relacionados con sustancias y/o perceptivos, o por rasgos de personalidad y/o actitudes, deberíamos de centrarnos en las últimas. La reeducación será competencia de las autoescuelas. Los factores psicopatológicos, relacionados con sustancias y perceptivos ya están contemplados en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE del 6-06-97), ANEXO IV, apartados 10, 11 y 12.

3ª. SE HA DE SEGUIR UN PROCEDIMIENTO NORMALIZADO.

Las actuaciones en rehabilitación se han de centrar en un procedimiento idéntico en toda España. El diagnóstico y el tratamiento han de ser llevados a cabo mediante protocolos normalizados.

Los instrumentos a utilizar deberían también estar debidamente contrastados, aunque inicialmente se adapten de otros que ya existan en Clínica o Intervención Social. La investigación y desarrollo de instrumentos futuros deberá seguir la lógica de estos casos y adecuarse a los objetivos administrativos que se persiguen en la Legislación vigente.

4ª. NECESIDAD DE UNA EXPLORACION ANTES Y AL FINALIZAR EL PROGRAMA.

Esto es fundamental, pero, en nuestra propuesta, al ser relativa no a la pérdida de la aptitud psicofísica, sino a la presencia de actitudes inadecuadas, lógicamente tal exploración habría de efectuarse por el Psicólogo/a del Tráfico y la Seguridad y en su ámbito habitual de actividad en la actualidad, los C.R.C.

La exploración anterior establecería la necesidad o no de llevar adelante el tratamiento. Sólo para ésta se podría aceptar que fuesen los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma los que lo estableciesen; pero mediante un procedimiento normalizado como se ha señalado en la base anterior. Habría de establecerse el modelo de comunicación oficial correspondiente.

La exploración final debería de ser realizada por el Psicólogo/a que haya efectuado el tratamiento y librar

informe específico a la Jefatura Provincial correspondiente o, si fuese el caso, al órgano administrativo correspondiente de los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma. Lógicamente esta exploración debería de ser un “retest” de la primera.

5ª. VENTAJAS DE UN TRATAMIENTO INDIVIDUALIZADO.

En la bibliografía se señalan las ventajas y los inconvenientes del cambio de actitudes mediante técnicas individuales o grupales. Pero lo que está claro es que en todos los casos de cambio de actitudes, como mucho se admite la ventaja de los acercamiento mixtos.

Deberíamos de proponer un tratamiento individualizado, al margen de que se puedan tener actividades grupales. Estas sesiones de grupo podrían realizarse, si se viese su conveniencia; p.e., los profesionales de la Psicología de diversos C.R.C. reúnen a sus clientes de características similares para un “intercambio de experiencias”.

El tratamiento individualizado tiene la ventaja de que permite adaptar la intervención del profesional a las características concretas de su cliente. Así que no sea necesario establecer turnos de espera para conseguir “grupos homogéneos”. Tampoco que la rehabilitación haya de seguir desarrollos muy largos en función de la “dinámica del grupo”. O cualquier otra contingencia del acercamiento grupal.

Finalmente, los precedentes de otros Estados tampoco señalan que deba de ser el acercamiento grupal el único más idóneo. Sobre todo teniendo en cuenta que sus Legislaciones no son idénticas a la nuestra.

6ª. NO SE HAN DE VIOLENTAR LAS DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES.

La propuesta a presentar a la Administración competente ha de ser respetuosa con la legislación actual.

Y ésto, sobre todo, por la necesidad de seguir el “espíritu de la norma”. Las infracciones son conductas. Tras las conductas están las actitudes. Y han de ser éstas nuestro objeto de atención. Los aspectos psicopatológicos, relacionados con sustancias y perceptivos ya están contemplados en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo; y para ellos, la norma prevé restricciones, adaptaciones, suspensiones temporales de vigencia, ..., pero no rehabilitación.

7ª. EL PROGRAMA HA DE SER DIFERENTE EN FUNCION DE LA TIPOLOGIA DE LA INFRACCION.

Esto es fundamental. Las infracciones graves o muy graves son conductas distintas que no suponen en principio actitudes idénticas; salvo la general de menosprecio de la norma.

En base a la legislación vigente, no es lo mismo, con carácter grave, la “... conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de necesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al estipulado, paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente el tráfico, circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía, circulación sin las autorizaciones previstas en esta Ley o sin matrícula o con vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización permanente u ocasional y las competencias o carreras entre vehículos ...”; y, con carácter muy grave, las anteriores “... cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios, especialmente en zonas urbanas y en poblado, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto por las graves en el momento de cometerse la infracción.”.

8ª. LOS INFORMES A EMITIR HAN DE SER ESPECIFICOS.

De esto ya se ha señalado algo en las bases anteriores. Es de gran importancia que se haga así. Nuestro trabajo ha de ser reconocido al margen de la actividad del reconocimiento de conductores; aún defendiendo que se haga en el mismo ámbito.

Estos informes habrán de tener un formato normalizado y ser librados por el Psicólogo del C.R.C. que haga la intervención, con el visado del Director del Centro; y abonados mediante tarifa específica.

En su literal se ha de contemplar en base a que legislación se ha efectuado el tratamiento y el grado de rehabilitación alcanzado. Si la rehabilitación no fuese

completa, se libraría también comunicación aparte al órgano administrativo competente. En este último caso, se indicaría en ambos documentos las causas que han concurrido para que el dictamen no fuese favorable.

Si en el transcurso del tratamiento se detectase presencia de alteraciones psicopatológicas, relacionadas con sustancias o perceptivas, se libraría informe de “INTERRUMPIDO”, remitiéndose al órgano administrativo competente (igualmente con comunicación aparte) para la aplicación de lo preceptuado en la normativa de aplicación.

9ª. LAS TARIFAS DE HONORARIOS HAN DE SER TAMBIEN ESPECIFICAS E IDENTICAS EN TODA ESPAÑA.

Los honorarios profesionales han de ser abonados mediante tarifa oficial al C.R.C., y establecidos por los diversos conceptos. El profesional que no tenga la Titularidad del Centro cobrará según los honorarios recomendados por el C.O.P.

Cuanto menos habrán de establecerse dos tipos:

(a) Los correspondientes al libramiento de informes, y en tal se ha de incluir la sesión inicial de evaluación para el establecimiento del tratamiento.

(b) Las sesiones de tratamiento: el tarifario se ha de hacer por precio/sesión, estableciéndose un número mínimo y máximo de sesiones.

El cobro, se hará por adelantado, para la sesión inicial. Para el resto, se adelantará un 50% y se liquidará el resto con ocasión de la emisión del informe final (y también por adelantado a la exploración correspondiente).

10ª. LA ACTIVIDAD HA DE DESARROLLARSE EN LOS CENTROS, EN HORARIO DISTINTO AL DE LOS RECONOCIMIENTOS.

También se viene señalando a lo largo del documento que sea así. Cualquier otro ámbito alejaría inicialmente esta actividad profesional del perfil del Psicólogo del Tráfico y la Seguridad.

Independientemente de que se pueden incorporar Psicólogos/as Clínicos/as a la rehabilitación de conductores, su actividad profesional se ha de realizar en los C.R.C., eso sí, en horario distinto al de los reconocimientos. Si fuese simultáneo, en salas distintas debidamente autorizadas por los servicios sanitarios competentes y la Jefatura Provincial de Tráfico que corresponda.

El reconocimiento de que un Centro posee “capacidad rehabilitadora” sería singular y previo expediente administrativo específico. La habilitación de los profesionales debería seguir las mismas normas que para los reconocimientos; y las dotaciones necesarias deberían de estar recogidas en la norma sanitaria que haya establecido las correspondientes a los reconocimientos.

Independientemente de lo señalado en el párrafo anterior, los profesionales podrían tener un “reciclaje” previo impartido por el C.O.P., pero sólo con carácter de mérito (no hemos de violentar la legislación actual en estos momentos).

6.- Titulación y Formación del psicólogo del Tráfico y la seguridad

- **Titulación universitaria de base:** Licenciado en Psicología.

- **Formación (Titulación específica):** Especialista en Psicología del Tráfico y la Seguridad.

La formación corresponderá a 4,5 créditos (450 horas); según el siguiente desglose: (ver cuadro de la página siguiente).

Las prácticas podrán ser realizadas libremente por los alumnos en Entidades e Instituciones ligadas a la actividad profesional, sean públicas o privadas, y reconocidas por el C.O.P. para tal fin. También se podrán complementar con trabajos de investigación. Las prácticas y/o trabajos de investigación deberán incluir una distribución mínima, para unas **150 horas prácticas**, de:

PRAC.	DENOMINACION DE LA PRACTICA	HORAS
1.-	Actividades en Centros de Reconocimiento.	40
2.-	Actividades en Seguridad Vial.	30
3.-	Educación y Formación Vial. Rehabilitación de Conductores.	20
4.-	La vigilancia de Seguridad.	20
5.-	El deporte en la conducción, manejo de armas, u otras actividades de riesgo.	20
6.-	El diseño ergonómico de vehiculos, armas, etc.	20

Independientemente de las prácticas y/o trabajos de investigación realizados, todos los alumnos deberán presentar un trabajo fin de curso. Este consistirá en una “Tesina” de carácter aplicado, sobre cualquiera de los temas aprendidos (para un menor esfuerzo del alumno, sería recomendable que fuese realizada sobre el ámbito en el que se han realizado las prácticas y/o el trabajo de investigación; además de que de esta forma se potenciaría su inserción, reinsertión o promoción laboral).

La no presentación de la Tesina, implicaría no poder recibir el Diploma de aptitud; independientemente de que pudiese recibir “certificación de asistencia”.

El temario descrito está pendiente de su desarrollo definitivo. La duración de cada uno de los módulos es orientativa, pero no habría de alejarse mucho de la duración sugerida.

- 150 horas para prácticas, y/o trabajos de investigación; y,
- 300 horas lectivas, mayoritariamente realizadas a distancia, con la siguiente distribución en módulos formativos:

A. CONTENIDOS FUNDAMENTALES. (75'00 % de carga lectiva)		CARGA LECTIVA
MODS.	DENOMINACION DEL MODULO	
1.-	Historia y Modelos teóricos en Psicología del Tráfico y de la Seguridad. Modelo Español de Exploración de Conductores (fundamentación científica, aplicación e instrumentos).	13'33
1.1.-	Psicometría aplicada a la evaluación de los conductores.	
1.2.-	Evaluación de los trastornos de la inteligencia, cognitivos, de la personalidad y aquellos provocados por ingestión de sustancias (alcohol, drogas, psicofármacos).	
1.3.-	Evaluación de los aspectos aptitudinales en la conducción.	
1.4.-	Factores sociales y cognitivos que influyen en la conducción.	
2.-	Metodología e instrumentalización en Psicología del Tráfico y la Seguridad.	8'33
2.1.-	Epidemiología de la accidentalidad y de sus causas, en la: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción de vehículos. - Manejo de las Armas. - Patronaje de naves recreativas. - Tenencia de Animales Potencialmente Peligrosos. - ..., etc. 	
2.2.-	Factores y grupos de riesgo.	
3.-	Procesos psicológicos básicos en la actividad del Transporte, Tráfico y Seguridad:	10'00
3.1.-	Atención, Percepción, Emoción, Motivación, Toma de Decisiones, Aprendizaje, etc., de la persona que realiza actividades de riesgo.	
3.2.-	Aprendizaje en relación a la adquisición y desempeño de Habilidades Motoras.	
4.-	Relaciones interpersonales y de grupo: Personalidad, Estilos Cognitivos, Socialización, Comunicación, Diferencias individuales en relación a la conducción, peatonabilidad, y otras actividades de riesgo.	5'00
5.-	Variables psicológicas relevantes en la actividad del Transporte y Seguridad como sistema Organizacional (Instituciones, Asociaciones, Clubes, Federaciones, la conducción como espectáculo, publicidad, el patronaje de naves recreativas, tenencia de animales potencialmente peligrosos, etc.) .	6'67
6.-	Técnicas de Asesoramiento e Intervención evaluativa de los procesos psicológicos en los conductores rehabilitados, en la conducción deportiva, así como en otras actividades de riesgo (crisis y estrés post-traumático).	5'00
7.-	Programas de preparación psicológica en la actividad del tráfico, el transporte y la seguridad, y otras actividades de riesgo, a nivel de Prevención y sensibilización:	6'67
7.1.-	Educación Vial y Prevención primaria en las escuelas, campañas de Seguridad Vial, Formación de Conductores y peatones, Grupos de Riesgo, Técnicas de intervención, Materiales, Estrategias, etc.	
7.2.-	Aplicación en Investigación sobre la Psicología del Tráfico y de la Seguridad	
7.3.-	Asesoramiento a tenentes de armas sobre su utilización y detección de posibles trastornos.	
7.4.-	Asesoramiento a tenentes de animales potencialmente peligrosos sobre su manejo y detección de posibles trastornos..	
8.-	Conocimientos sobre Fármacos y su influencia en los procesos psicológicos en los conductores, así como personas implicadas en otras actividades de riesgo; también el alcohol y otras sustancias psicoactivas.	5'00
8.1.-	Conceptos y clasificación.	
8.2.-	Efectos físicos y psicológicos en la persona.	
8.3.-	Efectos en la conducción, y otras actividades de riesgo.	

DOSSIER

ROL DEL PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD: UNA REALIDAD PRESENTE Y UN RETO DE FUTURO
JESÚS S. CABEZOS FERNÁNDEZ

MODS.	DENOMINACION DEL MODULO	CARGA LECTIVA
9.-	Evaluación de la personalidad y de las aptitudes para la conducción, patronaje, manejo y disfrute de las armas, tenencia de animales potencialmente peligrosos, u otras actividades de riesgo.	10'00
9.1.-	Criterios.	
9.2.-	Predictores: elección de instrumentos diagnósticos y de evaluación.	
9.3.-	Procedimientos y Protocolos de actuación.	
10.-	Deontología y Rol Profesional del Psicólogo del Tráfico y la Seguridad (en los Centros de Reconocimiento, en las empresas de seguridad, ..., y en la práctica privada).	5'00

B. CONTENIDOS AUXILIARES. (20'00 % de carga lectiva)

MODS.	DENOMINACION DEL MODULO	CARGA LECTIVA
1.-	Bases anatómico-estructurales, fisiológicas y biomecánicas de las actividades del Tráfico y la Seguridad:	8'33
1.1.-	Interacción hombre-máquina.	
1.2.-	Distintos tipos de máquinas, aparatos, instrumentos y animales, implicados en las actividades de riesgo.	
1.3.-	Vehículos, ergonomía, sistemas de seguridad, nuevas tecnologías, etc.	
2.-	Teoría de entrenamiento y análisis funcional de las variables psicológicas implicadas; investigación, epidemiología, etc.	6'67
2.1.-	Actividades de conducción, pilotaje, patronaje y general del transporte.	
2.2.-	Manejo y tenencia de armas.	
2.3.-	Manejo y tenencia de animales potencialmente peligrosos.	
3.-	Organización, estructura y legislación del Tráfico y de la Seguridad (actividades de riesgo de referencia).	3'33
3.1.-	Normas: las sanciones, el control policial, la transgresión de la norma, el cambio de actitudes, peritaje y el fomento del derecho de los conductores en el tráfico mediante leyes, ordenanzas y decretos, seguridad de los trabajadores en todos los campos del tráfico, navegación y transporte ferroviario, comercial por camión, de personas y cercanías, etc.	
3.2.-	Administración, sociología y política de seguridad (armonización del derecho privado con la seguridad de la comunidad).	
3.3.-	Legislación en general sobre la seguridad; y específica sobre los centros de reconocimiento .	
4.-	Fuentes documentales en temas de Tráfico y Seguridad	1'67

C. CONTENIDOS COMPLEMENTARIOS. (5'00 % de carga lectiva)

MODS.	DENOMINACION DEL MODULO	CARGA LECTIVA
1.-	Áreas de población con necesidades especiales.	5'00
1.1.-	Minusválidos.	
1.2.-	Tercera Edad.	
1.3.-	Marginación.	
1.4.-	Otras áreas de población con necesidades especiales.	

Total horas lectivas del ciclo formativo completo: 300

La carga lectiva de cada uno de los módulos, dado el carácter de formación a distancia, es orientativa.

D. PRACTICAS Y/O INVESTIGACION. (150 horas)

7.- Acreditación

La acreditación ha de ser única y dada por el C.O.P. . Se proponen 3 vías no excluyentes para su consecución:

A) Haber realizado cursos, hasta un total de 300 h. mínimo y con la estructura señalada, en instituciones publicas o privadas que fuesen reconocidas por el C.O.P.

B) Acreditar la realización de practicas en Psicología del trafico y otras actividades de riesgo, supervisadas por personas a las que se halla acreditado para ello, y

que incluyan la mayor parte de los ámbitos señalados (500 h.).

C) Acreditar experiencia profesional (300 h.): esta ultima vía es de carácter transitorio y aplicable a aquellas personas que están trabajando en la actualidad dentro de este área. Independientemente de ello, deberían de pasar por un cursillo de actualización y obtener evaluación positiva en el mismo.

La combinación más adecuada sería la de (A) más (B), hasta un total de 350 horas.