



Psicología del Tráfico y de la Seguridad

Introducción

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.

Factores de naturaleza física, técnica, meteorológica, deficiencia de la calidad de la red viaria, aspectos comportamentales, cognitivos y de formación cívica/vial son algunas de las posibles causas de 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”, en el que 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 hay un alto grado de accidentalidad. Nos referimos a la tenencia de armas. En nuestro país los psicólogos que trabajan en los Centros de reconocimiento tienen una participación activa

en el reconocimiento de los ciudadanos que poseen o van a poseer tales medios de caza, deporte o auto protección.

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 y poseedores del título de embarcación de recreo 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.

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 BOE, 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 (R. 2272/85, de 4 de diciembre, por el que se determinan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos, 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”, o no, del ciudadano reconocido. También se ha regulado por Real Decreto (R.D. 2283/85, de 4 de diciembre, por el

que se regula la emisión de los informes de aptitud necesarios para la obtención de licencias, permisos y tarjetas de armas) 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 2364/94, de 9 de diciembre), así como el Reglamento General de Conductores (Real Decreto 772/97, de 3 de mayo).

A pesar de esto, no hay definidas de forma clara cuáles son las funciones y competencias profesionales, y cuáles 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 de la Seguridad, y concretamente en los Centros de reconocimiento, ha hecho que tengamos 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 esto pese a los ingentes esfuerzos realizados por diversos profesores universitarios, pioneros en un sentir innovador altamente loable.

Por todo lo señalado, es importante realizar un perfil del Psicólogo del Tráfico y de la Seguridad en el que queden 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 en la base del llamado “modelo español” de intervención en este área de intervención profesional.

Definición del “Modelo Español”

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.

Se considera a la persona como un ser que evoluciona a lo largo de su vida y por tanto sus capacidades psico-físicas van variando; de ahí la necesidad de la revisión de estas habilidades y capacidades al cabo de un periodo de tiempo.

Cualquier actividad de riesgo sería objeto de una evaluación psicológica en los Centros ya creados.

Este modelo de intervención profesional en los Centros de reconocimiento debe consolidarse, eliminando poco a poco aquellas deficiencias encontradas (la valoración de variables aptitudinales y emocionales, la posibilidad de dictaminar un apto con restricciones en la evaluación psicológica, etc.), constituyendo la base de especialización y formación de los psicólogos que están trabajando en este ámbito.

Por tanto, se persigue con ello coordinar los esfuerzos de todas las Entidades e Instituciones, profesionales y personas interesadas en la consecución de la mejora de las condiciones medio-ambientales, técnicas y humanas, que permitan una conducción más sana y segura, mayor tolerancia y respeto, y una reafirmación de los principios elementales de la convivencia y participación social.

Desarrollo Histórico

Es preciso hacer mención desde un principio que en nuestro país los psicólogos que trabajan en la Psicología del tráfico han desarrollado una participación muy activa. Nos remontamos a 1982, cuando por Real decreto 1467, de 28 de mayo, la Comisión nacional de Seguridad Vial, autorizaba la creación de los Centros de Reconocimiento Específicos y de carácter privado, para la realización de las exploraciones de los conductores; al mismo tiempo que unificaba en un mismo informe el dictamen de los profesionales de la Medicina (Médico General y Oftalmólogo) y del Psicólogo, para los permisos de conducir de los profesionales. Así se reconocía al Psicólogo como un profesional capacitado para efectuar una exploración Psicotécnica dentro de todo el territorio nacional. Justo es reconocer que ello fue posible gracias a profesionales, muy vinculados con el COP, que derrocharon esfuerzos humanos y técnicos y que gracias a su tesón se pudo conseguir este primer objetivo, que posiblemente fue el más importante, por cuanto constituyó la base de lo que luego se denominaría “Modelo Español” de intervención Psicotécnica en la Seguridad Vial.

Por medio del COP, se creó una Coordinadora que a nivel Estatal o Nacional coordinará la actuación de los Psicólogos en los Centros de Reconocimientos, estableciendo para ello los primeros criterios de evaluación psicotécnica, a saber, los test a utilizar para medir la inteligencia general, libre de sesgos culturales aconsejando los test de Raven, la escala Alexander y “B-101 de Bonnardel, así como la evaluación de la personalidad, se recomendó, entre otros, el PNP (Pichot), 16 PF (Cattell), EPI (Eysenck) y el STAI (Spielberger, Gorsuch y Lushene). Alguno incluyo las láminas del Rorschach. Ahora bien, faltaba la medición de las reacciones múltiples y para ello se acudió al Tomo de Lahy y el T.K.K. (Test de Reacción de anticipación de velocidad) así como el Test de “Doble laberinto”, 19-D-L de

Bonnardel y el polirreactímetro desarrollado por E.A.P. France; para empezar estuvo bien, pero se requería un perfeccionamiento metodológico y técnico y ello dio lugar a que nuestros expertos se pusieran manos a la obra y de ahí surgieron los aparatos psicotécnicos que hoy se utilizan en los Centros de Reconocimiento. Para que esto tuviera consistencia fue a instancias de la DGT (Dirección general de Tráfico), que transmitió al COP su inquietud de que se crease una Comisión de Homologación de las pruebas psicotécnicas por cuanto acababa de publicarse el Real Decreto 2272 del 4 de diciembre de 1985, por medio del cual a partir del 1 de julio de 1986 los psicólogos harían la revisión a TODOS los conductores tanto noveles como expertos y por consiguiente los aparatos deberían de estar listos y con ellos la unificación de las exploraciones a nivel nacional.

Fue precisamente el COP quien por medio de los expertos y junto con la DGT, perfiló los contenidos y características y al mismo tiempo con la “Comisión permanente” se iban definiendo los términos y ellos los transmitían a cada uno de los representantes de las Delegaciones de las Autonomías y estos coordinadores, a los Psicólogos que trabajan en la Psicología del Tráfico y de la Seguridad Vial.

Fue en el año 1989, cuando quedan normalizados definitivamente los aparatos para las pruebas psicotécnicas y debidamente aprobados por la DGT.

Es a partir de entonces cuando surge la inquietud sobre la formación de los psicólogos que intervienen en la Psicología del Tráfico y Seguridad Vial, ya que era una forma de aplicación de la psicología, basándonos en principios elementales de la psicología aplicada, de la psicología básica, de los procesos cognitivos o de los preceptos mínimos de la psicología del aprendizaje. De aquí surge la imperiosa necesidad de crear una formación específica y continuada de los psicólogos que trabajan en la Seguridad Vial o la Psicología del Tráfico.

Funciones

En la actualidad, uno de los ámbitos de actividades propias y exclusivas -aunque compartidas en alguna dimensión con los médicos- es el de la exploración de los conductores, tal como se realiza en los Centros de Reconocimiento.

Dado que la evolución de la tecnología moderna va siempre adelante se ve la necesidad de una especialización y formación específica para los Psicólogos que ejercen en los Centros, lo cual repercutirá de una manera positiva en su profesionalidad y en su credibilidad social. Por tanto, las funciones de este profesional se derivan de la interacción entre el ámbito de actuación y los campos de intervención.

1. Funciones Específicas ("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 accidentalidad; ya sea por causas circunstanciales o no.
- Reconocimiento psicológico, e información de las mismas, para la obtención y revisión de los permisos de conducir (A1, A, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, BTP, LCC, LCM, LVA).
- Reconocimiento psicológico de personas, e información de 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 activi-

dades de riesgo, con patologías físicas específicas, que por su cronicidad o agudeza, conllevan secuelas psicológicas.

2. Funciones no Específicas ("Competencias concurrentes")

Estas funciones no son exclusivas de este Área, 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.

- Formación de monitores, conductores y peatones.
- Educación vial infantil (asesoramiento).
- Campañas locales 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 normativa de aplicación.
- En cuanto al estudio y la investigación:
 1. Percepción del riesgo y toma de decisiones.
 2. Las condiciones psicológicas de la conducción y buen uso de las armas y otras actividades de riesgo.

3. Condiciones psicofísicas y psicofisiológicas.
4. Condiciones psicológicas de seguridad en situaciones nocturnas, adversas y de emergencia.
5. Condiciones de transporte de mercancías peligrosas.
6. Condiciones para el manejo de embarcaciones.
7. Conducción en situaciones normales y en otros niveles de rendimiento como son, el deportivo y el de alto riesgo.
8. Conducción y seguridad vial para poblaciones con necesidades especiales.
9. Causas específicas que pueden provocar ansiedad durante la conducción (cinturón, casco) o en otras actividades de riesgo.
10. Estudio de los motivos de reincidencia en la suspensión del examen de conducir, oral o práctico u otros que lleven aparejadas actividades de riesgo.
11. Estudio del impacto de las campañas publicitarias.
12. Estudio de población de riesgo.
13. Seguimiento y control de las secuelas psicológicas por trauma psíquico o físico.

En todos estos ámbitos y otros más secundarios ya existe una amplia y probada tradición de intervención de los psicólogos en distintos países. En unos casos se trata de psicólogos que trabajan en otras dimensiones de la psicología y que ocasionalmente y

tras especializarse, ofrecen sus servicios en alguno de estos campos.

3. Actividades y Enfoque que nos definen

La actividad del psicólogo en el ámbito del tráfico, el transporte y la seguridad vial, viene claramente enmarcada dentro del contexto de la creciente importancia concedida en este campo al denominado “factor humano”, reconocido por los investigadores, las administraciones y la propia sociedad como el elemento más relevante, sobre todo para la prevención de la accidentalidad.

Por otra parte, y por lo que se refiere a las otras grandes dimensiones sobre las que se asienta la Seguridad Vial (vehículo-vía-“enforcement”, y todas sus muchas variaciones, también las referencias al operador humano en el que está especializado el psicólogo) han de estar necesariamente presentes a la hora de diseñar cualquier estrategia en relación con la máquina, la creación del entorno o el diseño de estrategias relativas a las normas y leyes reguladoras del tráfico, así como la relación común con otros profesionales para, por ejemplo, la educación vial infantil, técnicas de enforcement, campañas de prevención, unificación de criterios, etc.

Procedimientos, Técnicas e Instrumentos

Se utilizará una entrevista semiestructurada, encaminada a la obtención de información sobre las conductas de riesgo, estabilidad emocional, pensamientos y creencias. Así como las pruebas normalizadas, validadas y baremadas, como pueden ser:

- TONI 2. Test de inteligencia no verbal. Apreciación de la habilidad cognitiva sin influencia de lenguaje. (+)
- Equipos de evaluación de aptitudes psicomotoras debidamente normalizados.
- CEP. Cuestionario de Personalidad. (+)
- EPQ A y J.
- BC. Batería de conductores.
- EPI / PNP / PSY Test de investigación psicológica.
- B 101. Test de inteligencia práctica.
- PSS. Escala de personalidad situacional para conductores.
- RAVEN. Matrices Progresivas. Escala CPM. (+)
- P:M. 56. Matrices Progresivas. Edición 1970. Series A,B,C,D,E.
- Escala de Alexander.

(+) Señala los test más utilizados.

Respecto a las técnicas en Clínica, ser muy estrictos en su aplicación, estudio y valoración de los datos, conscientes de la dificultad de demostrar legalmente un diagnóstico.

Ámbitos de Actuación

1. A nivel público

- Dirección General de Tráfico.
- Universidades.
- Centro de Salud.
- Centros Públicos de Enseñanza.
- Centros de las Fuerzas Armadas y de los Cuerpos de Seguridad del Estado.
- Institutos de Tráfico (INTRAS, ICSV, etc.).

2. A nivel privado

- Centros de Reconocimiento (conductores, cazadores, deportivos y seguridad, etc.).
- Compañías Privadas dedicadas a la Rehabilitación.
- Escuelas de Formación en Seguridad Vial.
- Centro de Formación de Conductores.
- Centros Privados de Enseñanza.
- Compañías de Seguros del Automóvil.

Formación

La necesidad de formación especializada del Psicólogo en el campo del Tráfico y de la Seguridad es evidente, si se quiere lograr una ampliación de sus campos de intervención con las garantías, la profesionalidad y rigor que cada vez más exige la sociedad y la administración.

A continuación se mencionan esquemáticamente algunas de las líneas generales que debería tener una formación sobre seguridad vial para psicólogos. Estas líneas se conciben como introductorias, teniendo como objetivo el dar una visión general de todos los componentes de la seguridad vial y de las posibles vías de intervención de la psicología, con una especial referencia a la actividad desarrollada en la actualidad en los centros de Reconocimientos de los Conductores y de la Seguridad.

La formación se debe plantear desde una perspectiva muy aplicada, y en orden a una mayor especialización en temas concretos, como puede ser la formación en las técnicas específicas de evaluación (aprendizaje), y la formación clínica en patología y personalidad, profundizando en estos apartados:

- La Psicología y la Seguridad.
- Los grandes elementos de la Seguridad.
- Las causas de los accidentes de tráfico.
- Las Estrategias Preventivas.
- Documentación sobre Seguridad.

1. Contenidos Básicos y Fundamentales

Se parte del supuesto de que hayan realizado en su curriculum de licenciatura

una asignatura específica de Psicología del Tráfico y de la Seguridad, y si no la han realizado, la deberán cursar bien en la Universidad, o en cualquier otra institución oficial reconocida (Créditos mínimos 4,5).

En la formación se deberán incluir los siguientes contenidos:

1. Historia y Modelos teóricos en Psicología del Tráfico y de la Seguridad. Modelo Español de Exploración de Conductores (fundamentación científica, aplicación e instrumentos). Y que contenga al menos:
 - Psicometría aplicada a la evaluación de los conductores.
 - Evaluación de los trastornos de la inteligencia, cognitivos, de la personalidad y aquellos provocados por ingestión de sustancias (alcohol, drogas, psicofármacos).
 - Evaluación de los aspectos aptitudinales en la conducción.
 - Factores sociales y cognitivos que influyen en la conducción.
2. Metodología e instrumentalización en Psicología del Tráfico y de la Seguridad (epidemiología de la accidentalidad y de sus causas, factores y grupos de riesgo).
3. Procesos psicológicos básicos en la actividad del Transporte, Tráfico y Seguridad: Atención, Percepción, Emoción, Motivación, Toma de decisiones de riesgo en la conducción, Aprendizaje, etc. del conductor. 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 y peatonabilidad.

5. Variables psicológicas relevantes en la actividad del transporte y Seguridad como sistema Organizacional (Instituciones, Asociaciones, Clubes, Federaciones, la conducción como espectáculo, publicidad, etc.).
6. Técnicas de Asesoramiento, Intervención evaluativa sobre los rehabilitados en los procesos psicológicos en los conductores, así como en la conducción deportiva (crisis y estrés post-traumático).
7. Programas de preparación psicológica en la actividad del transporte y la seguridad, a nivel de Prevención y sensibilización: 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. Y lograr así una investigación más exhaustiva sobre la Psicología del Tráfico y de la Seguridad. Asesoramiento a tenentes de armas sobre su utilización y detección de posibles trastornos.
8. Conocimientos sobre Fármacos y su influencia en los procesos psicológicos en los conductores, así como el alcohol y las drogas (conceptos y clasificación, efectos físicos y psicológicos en la persona, efectos en la conducción, etc.).
9. Deontología y Rol Profesional del Psicólogo en los Centros de Reconocimiento.
10. Evaluación de la personalidad y de las aptitudes para la tenencia uso y disfrute de las armas. Epidemiología, factores y grupos de riesgo.

2. Contenidos Básicos Auxiliares

La formación básica del psicólogo del tráfico y de la Seguridad se debe complementar con conocimientos auxiliares de:

1. Bases anatómico-estructurales, fisiológicas y biomecánicas de las actividades del transporte y Seguridad, dado que se da una interacción hombre-máquina (vehículos, ergonomía, sistemas de seguridad, nuevas tecnologías, etc.).
2. Teoría de entrenamiento y análisis funcional de la actividad del transporte y de la seguridad, variables psicológicas implicadas en la intervención en armas, investigaciones, epidemiología, etc.
3. Organización y estructura del transporte y de la Seguridad.
 - Legislación en general sobre la seguridad y específica sobre la actividad desarrollada en los centros.
 - 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 de tráfico, navegación, y transporte ferroviario, comercial por camión, de personas y cercanías, etc.
 - Documentación: fuentes de documentación en temas de tráfico y Seguridad; bases documentales, etc.
 - Administración, sociología y política del transporte y seguridad, etc.

3. Contenidos Complementarios

En los casos en que la formación se aplique a áreas de población con necesidades especiales se deben incluir contenidos específicos propios de tales campos como minusvalías, tercera edad, marginación, etc.

La formación de los profesionales podría proceder de las mismas Federaciones de Centros de Conductores en colaboración con el Colegio Oficial de Psicólogos y la Dirección General de Tráfico.

Acreditación

Titulación: Licenciado en Psicología y estar colegiado en el Colegio Oficial de Psicólogos.

La acreditación ha de ser única y expedida por el COP, se proponen tres vías no excluyentes para su consecución:

1. Haber realizado cursos reconocidos por el COP en Instituciones públicas o privadas acreditadas, Universidades u otros Centros oficiales como ya se ha citado en el documento.
2. Acreditar la realización de prácticas en Psicología del Tráfico y de la Seguridad, supervisadas por organizaciones o personas reconocidas para ello.
3. Acreditar experiencia profesional en el área.

Todo ello deberá ser acreditado a través de:

- Diplomas o certificados expedidos por las entidades formativas.
- Certificado de prácticas.
- Certificados de las entidades donde se ha desarrollado la experiencia profesional.