

PROPUESTAS DESDE EL CONSEJO GENERAL DE LA PSICOLOGÍA

Ante las últimas informaciones aparecidas en los medios de comunicación con relación al inicio de los trabajos para reformar la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RD 6/2015 de 30 de octubre); siendo su objeto además de regular el tráfico y la circulación de vehículos a motor también la seguridad vial, como Órgano representativo de los profesionales de la Psicología que desarrollan su desempeño laboral en este ámbito, desde el Consejo General de la Psicología queremos hacerle llegar varias propuestas de mejora de la seguridad vial.

Propuesta fundamental

Entrar a formar parte del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (Cap. II art.8.2); como organización profesional representativa a nivel de todo el Estado de las/os profesionales psicólogos/as que intervienen en el Factor Humano que significa el 90% de los incidentes de tráfico.

Este Consejo, como órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible tiene entre sus funciones asesorar, informar, proponer e impulsar las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia. En este sentido es nuestra intención hacerle partícipe de nuestras propuestas de mejora en al menos dos ámbitos de intervención: Reconocimiento de conductores e Intervención con infractores.

Reconocimiento de conductores

Consideramos necesarias las siguientes acciones:

- ▶ Aumentar las opciones para delimitar más posibilidades de adaptaciones en el carnet de conducir asociadas a capacidades cognitivas con el objeto de garantizar la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas mayores o con discapacidad o con consumo, especialmente en su calidad de conductores/as (art.5 q). Hablamos por ejemplo de: restricciones en radios de acción de 5, 10 o 15 km, restricciones de 6 meses previo justificante de ausencia de consumos; restricciones de tiempos de conducción o días a la semana (solo laborables porque son consumidores en fines de semana), etc.

- ▶ Evaluaciones iniciales y finales después de las correspondientes justificaciones de cumplimiento de programas o analíticas con ausencia de consumo en los casos de reincidencia o recuperación del carnet de conducir. Esto lleva aparejada la necesidad de poder conocer, en el momento de la evaluación, el motivo de la pérdida de carnet como condición para poder continuar con la evaluación previa autorización del interesado/a.
- ▶ Detecciones de la adhesión o desinformación de las normas como parte de la valoración de las actitudes hacia el cumplimiento, con la posibilidad de diferentes indicaciones: folletos informativos, necesidad de alguna práctica de reciclaje o refuerzo, necesidad de seguir algún programa de refuerzo de actitudes positivas hacia el cumplimiento de normas de tráfico y seguridad vial, o de cambio de conducta y autocontrol, etc.
- ▶ Listado de profesionales acreditados y comprometidos tanto las evaluaciones específicas como con la prevención en seguridad vial.
- ▶ Promover la implicación de los profesionales de los centros de reconocimiento en la prevención. Hablamos de la posibilidad de disponer de folletos informativos en todos y cada uno de los centros que previamente se comprometan para repartir a la población objetivo en cada caso, por ejemplo: como adelantar a ciclistas, como circular en las rotondas en el caso de personas mayores; no uso dispositivos móviles en el caso de conductores jóvenes, etc.
- ▶ Comunicación más fluida con los Centro de Reconocimiento para aunar criterios y permitir retroalimentación inmediata y directa. Por ejemplo: devoluciones de los % de restricciones, interrumpidos y negativos por edades y motivos; regular la obligatoriedad de al menos una reunión anual en cada Jefatura Provincial para reforzar esa comunicación directa, mismos criterios de exigencias de inspecciones, informes informados por profesionales de atención primaria con acceso al expediente informatizado de cada persona, frente a informes de especialistas recogido en varios apartados del Anexo IV de restricciones y/o adaptaciones.

Intervención con infractores

En este ámbito consideramos importante abordar:

- ▶ Revisión de los contenidos actuales y estrategias específicas con reincidentes dándole un enfoque más psicológico que formativo para potenciar el cambio de actitudes y conductas.



- ▶ Incremento de la intervención de los/as profesionales de la conducta, sin posibilidad de sustitución con otras medidas, aumentando a 2h en cursos parciales y a 8h en totales. Aplicar la duración máxima de 30h (Cap.IV art.70.3) al menos con reincidentes.
- ▶ Condicionamiento de la calificación de apto a la participación del alumno/a y a la observación protocolizada de actitudes de cambio positivas hacia el cumplimiento de la normativa viaria.
- ▶ Evaluación psicológica pre y post intervención, al menos en los cursos totales, de cara a orientar y/o derivar a la intervención más adecuada en cada caso.
- ▶ Abordar seriamente la reincidencia desde los primeros momentos con actuaciones de rehabilitación cuyo procedimiento incluye diagnóstico, uso de instrumentos protocolizados, tratamiento con evaluación antes y después del programa.
- ▶ Contemplar la necesidad de tratamientos individualizados, al margen de las actividades grupales, facilita adaptar las intervenciones a las características de cada persona, sin precisar turnos de espera para establecer grupos homogéneos, lo cual permite las intervenciones más incisivas y cortas.
- ▶ Realizar informes específicos a emitir con formato normalizado y librado por las/os profesionales que realicen la intervención.
- ▶ Obligatoriedad de realización de programas para reincidentes, sin la alternativa y/o solamente cumplimiento económico de forma que todos/as los/as infractores o al menos los/as reincidentes realicen las actuaciones/programas necesarios que buscan su compromiso y responsabilización con la seguridad viaria que garanticen la no reincidencia/multirreincidencia. El sistema tiene fisuras graves cuando permite que 65.000 conductores/as acumulen entre 10/15 infracciones y que más de 28.000 haya reincidido entre 15 y 50 veces, o que algún caso supere ya las 300 reincidencias.

Madrid, 18 de abril de 2017

