

Título: LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES COMO FACTOR DE SEGURIDAD VIAL

Autores: Martín Escurín, Bonifacio y Pingarrón García, Angel

Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP), Secretario General. Zaragoza. España, Vía Universitas, 2. Tfno. 0034976.550756. Fax: 0034976567249. –C.P.50.009-. Correo electrónico: asociados@asecemp.org

Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP), Vicepresidente. Zaragoza. España, Vía Universitas, 2. Tfno. 0034976.550756. Fax: 0034976567249. –C.P.50.009-. Correo electrónico: apingarron@correo.cop.es

RESUMEN

Se aborda el tema desde la ciencia psicológica señalando la decisiva importancia de una adecuada formación en la autoescuela para ofrecer un comportamiento correcto y seguro en la conducción. Se trata de una reflexión personal acerca de la seguridad vial, tras toda una vida, más de treinta años, dedicado al factor humano en sus aspectos preventivos, la formación y el reconocimiento psicofísico del conductor.

La formación del conductor forma parte de su formación integral, de su educación; conducir es conducirse, se vive como se conduce o, dicho de otro modo, se conduce como se vive, aún cuando la conducción misma opere transformaciones en algunas personas, por ello planteamos la importancia de la toma de decisiones, niveles de riesgo y percepción del riesgo vial (el optimismo irrealista).

Se informa acerca del procedimiento formador en España, con referencia a las directivas de la UE en la materia y al reconocimiento psicofísico que desde 1982 se viene realizando y finalmente, se concluye que el elemento central de la (in)seguridad vial en la ACTITUD de los sujetos implicados, territorio éste netamente psicológico que requiere dedicación y estudio para mejorar los métodos y técnicas de exploración, con breve referencia a las pruebas utilizadas, a saber: coordinación bimanual visomotriz y percepción de la velocidad.

Palabras clave: FORMACIÓN-EDUCACIÓN, PERCEPCIÓN DEL RIESGO, TOMA DE DECISIONES, ACTITUD, SENTIDO ÉTICO, RESPETO.

1.INTRODUCCIÓN

Se aborda la formación de los conductores como factor de seguridad vial desde la ciencia psicológica. No podremos descubrirles grandes cosas, necesariamente hemos de decir mucho que les es sobradamente conocido, porque en la formación de conductores, el sentido común es la primera y principal regla, como ustedes saben bien. Con todo, esperamos que sea útil, que no por sabidas las cosas debe dejarse de reflexionar sobre ellas, porque, ¡cuántas veces damos por sabido lo fundamental! y no lo recalcamos con suficiente fuerza y es causa de grandes errores.

La popularización de la conducción ha supuesto uno de los mayores cambios en el entorno vital de millones de personas. Hoy circulan por el mundo más de 500 millones de vehículos y es aún superior la cifra de conductores. Este cambio en la capacidad de desplazamiento representa, tanto en cantidad, con el aumento del número y la extensión de los desplazamientos, como en calidad, por la autonomía que supone, una auténtica revolución en las relaciones personales y laborales, en la configuración urbanística e incluso paisajística.

Poco a poco, en los ya más de cien años de existencia del automóvil, se ha ido produciendo un complejo entramado vial, cada vez más sofisticado, en el que el conductor ocupa un doble papel: activo y pasivo. Activo, puesto que interviene en tal forma en la conducción, y pasivo, como individuo sujeto a las normas de la conducción, así como a la interacción con otros conductores y usuarios de las vías.

2.- LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES

La transmisión de habilidades y conocimientos, la adquisición de hábitos de conducta y comportamiento, el aprendizaje de técnicas y métodos, orienta la intervención educativa.

La posesión del permiso de conducir es una aspiración de la población general y especialmente de la juventud, por lo que, de un buen aprendizaje, depende luego buena parte de la armonía circulatoria.

Para un buen aprendizaje de la conducción, para que ese aprendizaje sea un factor positivo en seguridad vial, es preciso que reúnan, todos cuantos intervienen en el proceso, las adecuadas condiciones y formación, pero se requiere, además, un sustrato educativo, una base educacional adquirida en el seno familiar y en la escuela, es decir, que la conducción se integre en la educación del individuo, en la formación cultural de la sociedad.

La legislación española permite la conducción de ciclomotores desde los 15 años de edad; se requiere ser mayor de 18 años para motocicletas de mayor cilindrada (más de 49 cc) y turismos; para camiones y autobuses con remolque, 21 años y, como regla general, para acceder a un permiso de categoría superior, hay que poseer el de anterior categoría.

La expedición del permiso estará subordinada a haber superado una prueba de control de aptitud y comportamiento, una prueba de control de conocimientos, así como cumplir determinadas normas médicas y psicológicas.

El reconocimiento de la aptitud psicofísica de los conductores en España se realiza en los Centros de Reconocimiento de Conductores (**CRC**) (Véase a este respecto **Landaluce**, 2008 en este I CISEVCR). Únicamente señalar que se realiza la exploración médica de los diferentes órganos y aparatos (vista, oído, aparato locomotor, etc.) y la exploración de las aptitudes perceptivo-motoras, mediante la utilización de equipos psicotécnicos homologados por la **DGT** (Dirección General de Tráfico). Cuando, según criterio facultativo, mediante la entrevista inicial y/o a partir de los predictores utilizados se detecten indicios de deterioro aptitudinal que puedan incapacitar para conducir con seguridad, se requerirá la realización de exploración complementaria sistematizada para valorar el estado de las funciones mentales que puedan estar influyendo en aquel. Incluso podrá requerirse la realización de una prueba práctica de conducción. Con carácter general, el psicólogo tendrá en cuenta las posibilidades de compensación de las posibles deficiencias considerando la capacidad adaptativa del individuo.

La exploración se basa en una prueba de Estimación del movimiento en la que se mide la anticipación o el retraso en la percepción del movimiento, la Coordinación visomotora, con ritmo impuesto de ejecución y el Tiempo de reacciones múltiples, complementándose, cuando se requiere, con pruebas de inteligencia práctica, libres de sesgos culturales.

En España, la formación específica de los conductores se realiza en las autoescuelas, que son entidades privadas con autorización administrativa, para cuya obtención se precisa, además de los requisitos materiales al uso – vehículos con doble mando para cada categoría que vaya a enseñarse, aula con el material didáctico homologado, etc.-, que los profesores sean titulados en Formación Vial, para lo cual la **DGT** ha realizado cursos de acceso a la profesión de profesor de educación vial, popularmente conocidos como profesores de autoescuelas y recientemente la propia **CNAE** (Confederación Nacional de Autoescuelas), ha obtenido autorización de la **DGT** para realizar estos cursos de formación.

Es imprescindible una buena formación de estos docentes para que a su vez puedan enseñar adecuadamente a los aspirantes a conductores, partiendo de la base de que el profesor no solo debe adiestrar al alumno en el manejo del vehículo, sino que le debe transmitir un sentido ético y responsable de actuación, creando en ellos una actitud de respeto a la norma.

Por otra parte, tras el aprendizaje en la Autoescuela, el aspirante a conductor debe realizar un examen. La tarea de valorar y juzgar a los aspirantes al permiso de conducción requiere personal bien preparado para la realización eficaz de su labor, ya que, por una parte, implica la valoración del papel realizado en las autoescuelas y, por otra, el acto final que determina la concesión o no de la autorización administrativa que habilita para conducir por las vías públicas.

España, como saben, forma parte de la **UE** y desde ésta se emiten Directivas que tratan de armonizar, en los distintos países miembros, todo tipo de políticas. En relación con el permiso de conducir, van promulgadas tres directivas hasta el momento: la **primera Directiva**, 80/1263/CEE, de 4 de diciembre de 1980 (D.O. nº L375 de 31-12-80). La **segunda Directiva**: 91/439/CEE, de 29 de julio, modificada en algunos aspectos por las Directivas 94/72/CE, de 19 de diciembre y 98/47/CE, de 23 de julio. Finalmente, la **tercera Directiva**, 2006/126/CE, del 20-12-06 (D.O. nº L403 del 30-12-06) y en cuyo proceso de adaptación están inmersos los países miembros.

Tanto las habilidades y conocimientos que como mínimo deben reunir los aspirantes a conductores, variables en función de la categoría del permiso a que aspiran, como los tipos de permisos, las pruebas de los exámenes, así como las condiciones físicas y mentales, se recogen en dichas Directivas y en la normativa española que las transpone.

Una adecuada formación de los conductores, la incorporación del sentido ético, junto a los conocimientos y habilidades, una concepción realista del riesgo y de la responsabilidad, contribuirán en una importantísima medida a mejorar la siniestralidad.

3.- LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO

La intervención educativa en la conducción contempla, entre otros aspectos, el peligro que supone. En situaciones abiertas a la circulación, el manejo de automóviles es una actividad que entraña riesgo.

En el área sanitaria, y desde la propia psicología de la salud, se ha venido insistiendo en la necesidad de que las personas conozcan y reconozcan los riesgos para su salud, las fuentes potenciales de riesgo, a fin de que puedan prevenir la enfermedad o puedan solicitar la ayuda profesional necesaria. No obstante, también desde la psicología de la salud ha aparecido lo que se ha denominado como "optimismo irrealista" (Weinstein, 1982; Martín, 2001), es decir, la gente cree que son los demás, y no ellos mismos, los que tienen una probabilidad mayor de tener cualquier problema grave de salud. Este optimismo irrealista en seguridad vial sería, pues, característica de aquellas personas que opinan que sus posibilidades de tener un accidente de circulación son significativamente menores que las posibilidades de sus

semejantes, así como también que uno mismo es mejor conductor –más hábil y más seguro- que la media general de conductores.

La importancia de esta variable reside en que presumiblemente las percepciones de susceptibilidad a los problemas de salud predicen acciones conductuales de tipo preventivo, de modo que cuanto más consciente esté una persona de sus posibles o actuales factores de riesgo, realizará más conductas de tipo preventivo (Montoro,2000). Desde esta posición de realismo se puede intensificar la seguridad en la circulación incrementando el deseo de la gente a no tener accidentes.

La conducción forma parte esencial de nuestra vida social y esa misma vida impone su uso. Su importancia ha alcanzado tal punto que parecemos dispuestos a pagar cualquier precio para su tenencia y disfrute, con nuestro esfuerzo, trabajo, sacrificios, dinero y riesgo para la salud. Riesgos que no solo derivan de los siniestros, sino también de la contaminación, de los daños ecológicos por la gran densidad circulatoria y emanación de gases, etc. y riesgos de otro nivel, como son la generación de hábitos nuevos, estilos nuevos de vida y comportamiento (Soler y Tortosa,1987).

El progreso tecnológico, como la diosa **Jano**, presenta siempre dos caras, una de carácter positivo, de control sobre la naturaleza, otra negativa, de deshumanización y destrucción, que no debemos olvidar.

Todo esto lleva a un marco de referencia comportamental muy cargado emocionalmente y que introduce una gran tensión en el procesamiento de la información que el conductor recibe y en las distintas formas de respuesta.

Por otra parte, el sistema vial se presenta como un sistema casi cerrado en cuanto a la toma de decisiones y a la hora de operar. La gran densidad de vehículos, la complejidad de las vías, etc., han hecho preciso un sistema de normas y señales que los conductores deben necesariamente conocer y respetar para hacer posible la circulación y optimizar la seguridad y fluidez vial, de forma que es imprescindible un perfecto conocimiento y comprensión del entramado normativo y de señales reguladoras de la conducción. Como es preciso un organismo de coordinación para la investigación, estudio y análisis de los problemas de la conducción y para la elaboración de los planes de acción.

Las equivocaciones, los errores, voluntarios o no, al interpretar el conjunto de normas y señales por parte del conductor o de los otros usuarios de las vías, pueden generar accidentes y conflictos (Finalmente, Edipo mata a su padre por un problema de prioridad de paso).

La (in)seguridad vial no es un problema individual, sino un problema social. Los accidentes de circulación se caracterizan por ser el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Más de la mitad de las muertes debidas a lesiones (excluyendo las intencionales) y más de la mitad de las incapacidades permanentes, asociadas a lesiones

traumáticas de la médula espinal, son consecuencia de los accidentes de circulación.

Es necesario dar los pasos adecuados para disminuir a la mínima expresión el dramático precio que en vidas humanas y en calidad de vida, año tras año, pagan nuestras sociedades para satisfacer la motorizada libertad de movimientos que la técnica ha hecho posible.

El riesgo objetivo se expresa usualmente en términos de proporción de accidentes respecto a una determinada unidad de exposición (nº y tipo de permisos, nº y clases de vehículos, kilómetros recorridos, nº de conductores, clases de vías, etc.). Ello posibilita determinar niveles de riesgo objetivo, utilizando esa información.

En definitiva, a pesar de la importancia de los fallos técnicos del vehículo (frenos, neumáticos, dirección, etc.), de los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, nieve, viento o hielo) y del diseño de las vías públicas (deficiencias de trazado, conservación, anchura, obstáculos), es el factor humano el que explica la mayor parte de la varianza en la accidentalidad. Este hecho coincide plenamente con las atribuciones realizadas por los conductores acerca de las causas de los accidentes y de las fuentes potenciales de peligro. La conducta de los demás conductores es considerada como el mayor factor de riesgo, y en menor grado las características técnicas o mecánicas del vehículo o las condiciones ambientales. Más que la interpretación objetiva, es la subjetiva (es decir, los juicios de valor) la que incide en la decisión a adoptar en las situaciones críticas que se producen en la conducción de vehículos.

Los accidentes de circulación no son resultado de un factor simple, sino más bien el producto de la conjunción de muchos factores.

A pesar del aumento en el número y calidad de las vías, de la señalización y de la actualización normativa, que intentan ofrecer soluciones a las crecientes exigencias de la circulación, es frecuente la aparición de situaciones conflictivas de difícil solución. Este nivel de conflictividad vial, agravado por la escasa y deficiente, cuando no confusa, comunicación entre los conductores, y la tensión emocional a que hemos hecho referencia, cuando el conflicto puede derivar en siniestro, lleva a que los niveles de tensión, con aparición de ansiedad, agresividad, etc., sean muy altos, siendo muy importante, por tanto, el nivel emocional y actitudinal que debe poseer un conductor a los mandos de un vehículo.

El conductor, durante su etapa de aprendizaje, debe adquirir el hábito de afrontar la conducción sin confiarse ante la vía ni ante el vehículo (que pueden presentar deficiencias), ni ante el comportamiento de los otros usuarios, que por equivocación, desconocimiento o mala fe, pueden realizar acciones contrarias a lo dispuesto, a lo razonable o previsible. Y, por otra parte, las alteraciones anímicas y emocionales que el propio conductor puede experimentar, amén de los trastornos psicofísicos transitorios, que llevan a

involucrarnos en situaciones de mayor conflictividad y peligro (la notable presencia de alcohol y drogas o sustancias psicoactivas, ...).

Popularizada la conducción y siendo muy diverso el abanico cultural de conductores, la enseñanza de la conducción hay que adaptarla a los muy diferentes individuos con circunstancias físicas, psicológicas y culturales diversas. Todo ello debe considerarse a la hora de enfrentarse al reto que implica la formación de un buen conductor.

La enseñanza de la conducción se asienta sobre una labor de investigación constante, no solo sobre los programas de enseñanza y adecuación de materiales didácticos, sino sobre el conocimiento profundo de las personas que aspiran al permiso de conducir y su actitud frente a las normas, conjugando todo ello con investigaciones sobre las causas de los siniestros y los comportamientos que con mayor frecuencia los provocan, así como sobre la eficacia de las medidas protectoras y preventivas.

No siempre se ha tenido en cuenta que las medidas que mejoran el entorno físico tienen también consecuencias para el comportamiento del conductor, en lo que se refiere a la adaptación de este comportamiento a la nueva seguridad aumentada. Por ejemplo, la introducción del sistema automático de frenado (ABS) no resultó en una reducción de accidentes de los vehículos equipados con este sistema, porque los conductores de estos automóviles adaptaron su comportamiento a las posibilidades ofrecidas por el sistema. Este proceso de adaptación del comportamiento significa que el entorno físico determina, en gran parte, el comportamiento del conductor y que, por eso, no es posible mejorar el entorno sin influenciar el comportamiento al mismo tiempo. (otro ejemplo, se mejora una carretera y no siempre disminuyen los accidentes, a veces disminuye el número, pero se agravan los que se producen porque se incrementó la velocidad en esa carretera). Por otra parte, los intentos de influenciar el comportamiento pueden hacer uso de este mecanismo para crear un entorno que conduzca al comportamiento deseado.

Los datos objetivos sobre el riesgo tienen una influencia y utilidad muy limitada para los usuarios individuales. El "riesgo objetivo", tal y como se describe en las estadísticas sobre accidentes, parece tener poca o nula influencia disuasoria sobre el comportamiento de los usuarios de las vías y, en particular, sobre aquellos que componen los grupos de riesgo. Pueden llegar a influir en las decisiones estratégicas (p.e.: elegir el modo de transporte o la fecha y hora del desplazamiento), incluso en ciertas decisiones tácticas (p.e. itinerarios alternativos); pero, sus efectos sobre las decisiones de los conductores a lo largo del itinerario (nivel operacional) parecen ser relativamente escasos.

Si los datos objetivos identifican peligros o conductas que entrañan riesgos potenciales para el conductor individual, ¿por qué contribuyen tan poco a la hora de tomar decisiones?

La explicación de este fenómeno no es simple, ya que entraña la conjunción de un gran número de factores psicológicos y sociales. La tolerancia al riesgo durante la conducción es usualmente muy alta, una tolerancia que además es

reforzada por todo un conjunto de factores psicológicos y sociales que influyen sobre el proceso decisional del conductor, con claros efectos inhibidores sobre la prudencia. A los que se unen otros factores que también contribuyen a incrementar los niveles de riesgo que los conductores están dispuestos a asumir. La adaptación sensorial a la velocidad, como consecuencia de mantener velocidades altas durante cierto tiempo, lleva a subestimar la velocidad de un vehículo, potenciado por los avances técnicos y de diseño en vías y vehículos, que atenúan o eliminan indicadores –ruido, vibración, fricción-, que actúan como claves perceptivas para determinar la velocidad.

La sobreestimación de la propia habilidad como conductor. Ese “optimismo irrealista” que suele verse reforzado por la propia experiencia en la conducción. Los siniestros, pese a su brutal número, ocurren raramente si se compara su frecuencia con el tiempo que pasamos en la carretera. El simple transcurso del tiempo sin que se produzcan accidentes puede atenuar el nivel de riesgo originalmente atribuido a diversas situaciones de circulación.

Es más, la mayor parte de los conductores evalúa la conducción como una tarea sencilla y fácil, que se llega a dominar con gran perfección y casi automatizar. El conductor, con la experiencia, establece consistentes relaciones situación-reacción y realiza un procesamiento más “automático” de la mayor parte de las situaciones de circulación. Todo apunta a ese factor subjetivo del que hablábamos como elemento clave del proceso decisional y por tanto, al llamado factor humano como agente causal básico de la siniestralidad.

La mayoría de los conductores reúnen las condiciones físicas adecuadas para realizar la compleja actividad de conducir. Sin embargo muchos de ellos van a verse involucrados en algún accidente, normalmente por fallos en la actividad mental. Uno de los más frecuentes y menos conocidos, radica en la deficiente percepción del riesgo.

Mediante la percepción el conductor analiza, integra y organiza todos los estímulos que recibe del exterior y del interior. La percepción del riesgo consiste y proviene de evaluar toda una serie de datos y de emitir un juicio en cuanto al peligro potencial que para un conductor presenta una determinada situación y su desarrollo. Por ello, existen notables diferencias entre unos conductores y otros en la toma de decisiones al volante, ya que los seres humanos asumen, perciben y reaccionan ante el riesgo de maneras distintas.

En cualquier situación de conducción es necesario tomar constantemente algún tipo de determinaciones; conducir requiere decidir. Precisamente, la percepción del riesgo proporciona los datos fundamentales sobre los que se basa la toma de decisiones. Si la percepción de los datos es inadecuada o inexacta, entonces las decisiones resultantes serán poco fiables y peligrosas.

PERCEPCIÓN RIESGO	ACEPTACIÓN RIESGO	TIPO DE CONDUCCIÓN
Buena	Alta	correcta-peligrosa
Buena	Baja	correcta-precauida
Mala	Alta	incorrecta-muy peligrosa
Mala	Baja	incorrecta-peligrosa

4.-LA TOMA DE DECISIONES. LA ACTITUD

Bajo la idea de toma de decisión se engloba todo el conjunto de procesos psicológicos puestos en juego en la conducción y que se traducen, a nivel observable, en una maniobra. El elemento subjetivo en la conducción se convierte así en la variable clave para explicar el complejo proceso decisional previo a la elección de cualquier maniobra para evitar el accidente. La importancia de esa variable crítica –la percepción del riesgo- sobre el proceso decisional ha llevado a la creación de toda una serie de modelos de toma de decisiones que pretenden explicar el proceso, en vistas a permitir el desarrollo de medidas preventivas.

Por ello, es hoy opinión generalmente aceptada y compartida que intentar mejorar la seguridad sencillamente a través de medidas técnicas y organizativas, basadas en índices objetivos de riesgo, que conlleven medidas de tipo coercitivo-legal, tendrán escaso efecto sobre las actitudes del conductor.

Solo tomando en consideración a los destinatarios de las medidas y creando en ellos el deseo de seguridad y la necesidad de adoptar estrategias y medidas preventivas, podrá lograrse un cierto éxito en la implantación de las medidas preventivas.

Para intentar disminuir las dimensiones del problema, parece necesario, pues, realizar una intervención psicológica, prioritariamente de carácter preventivo y continuar las investigaciones para perfeccionar, afinar y generar nuevos test e instrumentos psicotécnicos, y otra anterior, en la escuela, como parte de la enseñanza general.

Para finalizar, una reflexión a modo de resumen en este marco singular que es el **I CISEVCR**. Una reflexión sobre aquello que entendemos crucial para avanzar en nuestros niveles de seguridad. Y hay terreno por delante.

Tras muchos años trabajando en el campo de la Seguridad Vial concluimos que el elemento central reside en la **ACTITUD** del sujeto implicado, sea conductor, cazador, obrero de la construcción o varias de estas u otras condiciones a la vez, porque el hombre es multifacético y es conductor a la vez que cazador y empleado de tal o cual empresa. En los siniestros que causa, es la actitud, el principal componente, y si lográsemos modificar este componente esencial de

las conductas en un sentido positivo, habríamos dado un paso gigantesco en la materia que nos ocupa.

Sabemos que no se descubre nada nuevo. Sabemos que conseguir esto no es cosa sencilla. Pero consideramos que es aquí, en el ámbito de las actitudes, donde sería imprescindible concentrar esfuerzos. El cambio de actitudes es un territorio netamente psicológico. Y es globalizador, esto es, incorpora y asume casi todas las variables más o menos relevantes que circunstancialmente coadyuvan al denominado accidente. En la conducción, la interacción vehículo-vía-conductor, el elemento crítico es el conductor, que debe gestionar ambos. Este debería adecuar su conducta al estado del vehículo y de la vía. A los factores meteorológicos, y a cuantos otros cupiera invocar. De modo que, dejando aparte las “trampas”, que incrementan los errores interpretativos sobre la intensidad del peligro por parte de los conductores, cabría esperar de éstos una adecuación a lo que hay.

Es obvio que la mejora de las infraestructuras ayuda a reducir el riesgo, si se adoptan las cautelas precisas, pero la sola mejora no evita el siniestro si no hay una adecuación de la conducta.

Los fabricantes de automóviles, conscientes de que los elementos de seguridad pasiva representan un aspecto importante del marketing, desarrollan cada vez más mecanismos que la incrementan. Anillos indeformables, 4, 6, 12 airbags, ABS, SRS, ESP, ... Pero aún reconociendo la eficacia de estos inventos para minimizar las consecuencias, el elemento fundamental sigue siendo el factor humano.

Hablamos de la asunción de riesgos; de su evaluación; de la toma de decisiones; de la importancia del uso del cinturón de seguridad; de los peligros del uso del teléfono móvil mientras se conduce; de los efectos del alcohol y las drogas; del sueño, de la fatiga, del stress, de tantas cosas... Finalmente, es el conductor el que, resultando más o menos sensible a estas informaciones, actuará o no en consecuencia con las mismas. O sea, tendrá determinada actitud ante las normas y esta actitud determinará su cumplimiento.

Resumiendo lo dicho, actitud ante los elementos, actitud frente a las normas y actitud, finalmente, ante la compleja conducta de conducir un automóvil. No debe olvidarse que sin duda el vehículo es, en muchos casos, un objeto cargado de elementos simbólicos. Es una prolongación de nosotros mismos. Podría decirse que nos representa. Que ofrece una imagen pública de cómo queremos que se nos perciba. Clásico y tranquilo; o, tal vez, dinámico y deportivo. Agresivo, elegante, poderoso, ... ¿Qué mensaje piensan que quieren emitir los poseedores de vehículos tuneados? ¿O los que parecen discotecas andantes o, mejor, rodantes llenando las calles de ritmos “abacalados”? ¿Piensan que esto es ocioso o irrelevante?

¿Acaso no sufrimos transformaciones, a menudo insólitas, cuando nos sentamos al volante de nuestro coche? Cuando, por ejemplo, incluso siendo personas tranquilas, nos sentimos “retados”, humillados, por algún otro usuario de la vía que nos urge, nos presiona, nos arremete, nos machaca con

impertinentes timbrazos de claxon, cuanto más si van acompañados de determinados gestos, ora obscenos, ora de reto o todo junto. ¿No desata esto reacciones reivindicadoras en defensa de nuestra autoestima? Ante estas circunstancias, no nos hemos visto de repente poseídos por un impulso irrefrenable que nos avoca, primero, a no dejarnos adelantar, arrojando para ello riesgos evidentes?.

En fin, procesos netamente psicológicos que se ponen en juego y que determinan nuestro comportamiento al volante. A veces, nuestro comportamiento ocasional, no el habitual, ante ciertos estímulos, nos transforma: el calmado se vuelve impetuoso, el humilde soberbio, el tímido osado, el generoso egoísta y la reacción es irreflexiva, absurda, arriesgada. Y no todos los conductores son humildes, calmados, tranquilos y, en ellos, la reacción puede ser aún más exagerada, más irreflexiva, más absurda y arriesgada. Y ya digo que esto no ocurre siempre, pero siempre que ocurre el incremento del riesgo es muy elevado y la probabilidad de tener o producir un siniestro, muy alta.

Recuérdese la teoría sobre las actitudes que las descompone en tres aspectos: afectivo, cognitivo y, finalmente, conductual. Y recuperando a Leon Festinger, bastaría con conseguir modificar sustancialmente al menos uno de esos componentes para que, en evitación de la disonancia cognoscitiva, los otros dos se “recolocasen” en coherencia con el modificado (Martín y Pingarrón, 2005). Probablemente este constructo se haya visto superado, o mejor, haya evolucionado incorporando nuevos elementos. Pero sigue siendo esencial.

Resultaría simple aludir a aquel principio del conductismo que señala que “la conducta depende de las consecuencias”. En nuestro criterio, resultando cierto, se encuentra devaluado por la ausencia, afortunadamente, de consecuencias siempre y en todo caso. Es posible circular a 200 kms./h con o sin cinturón y que no ocurra un siniestro. Y ello debilita el vínculo hasta convertirlo en ineficiente. Sin embargo el permiso por puntos incrementará notablemente la probabilidad de “consecuencias”, afortunadamente menos dañinas que las de los “accidentes”. Y en ello residen las expectativas depositadas en el sistema. Pero es imprescindible seguir trabajando sobre la actitud y sus distintos componentes.

Las campañas publicitarias de la **DGT**, que consumen un importante monto de recursos, intentan incidir con frecuencia sobre alguno de estos componentes, especialmente el afectivo. Pero algo ocurre que los resultados no alcanzan casi nunca a las expectativas. ¿Qué sucede? Pues simplemente que en general siempre pensamos que a nosotros “nunca nos va a tocar”. El llamado “optimismo irrealista” que señalaba Weinstein; nosotros somos mejores conductores y más seguros que los demás. El accidente es cosa de los demás. Aquí está la clave. ¿Cómo transmitir, cómo conseguir que los conductores interioricemos que también a nosotros nos puede tocar y, a partir de ello, modificar, o, mejor aún, erradicar determinados hábitos?.

No tenemos las respuestas, pero si el principio, y será labor de los investigadores, de los psicólogos del comportamiento y de los psicólogos

sociales encontrar técnicas de sensibilización colectiva para ir modificando lo que acontece.

En resumen, cambio de conductas, consecuencia, cambio de actitudes. Disciplina básica concernida: la psicología. Y en esto, los psicólogos no pueden ser suplantados.

Concluimos. Cada uno de nosotros tiene que reflexionar, como conductor, como individuo, y hacerse el decidido propósito de cambiar de actitud ante las normas. Solo desde el más escrupuloso respeto a las normas cabe, en lo individual, contribuir a mejorar la siniestralidad y el cambio colectivo de hábitos, de actitudes, no es sino la suma de los cambios individuales.

Y como ciudadano un cambio de actitud también, de reproche social al que incumple las normas de la conducción. Por poner un ejemplo, el que, al volante de su automóvil, con un consumo importante de alcohol u otras sustancias, atropella y hiere o mata a otra persona, no es solo un pobre desgraciado, es sobre todo un criminal que merece el adecuado castigo y el reproche social, lo mismo que si sale a la calle con la escopeta de caza cargada y disparando. Contra la violencia vial, educación, respeto y reproche social.

BIBLIOGRAFÍA

Alvarez et al. **Seguridad Vial y Medicina de Tráfico**. Ed. Masson. Barcelona 1996.

Checa, E. Y Ceamanos R. **Diccionario de términos de Tráfico**. Ed. Asecemp. Zaragoza, 1997.

Martín B. II Congreso del COP. Area 8. **Psicología y Seguridad Vial**. Valencia, 1990. Ed. COP. Madrid 1990.

Martín B y Pingarrón A. **Condiciones Psicofísicas, Edad y Conducción de Vehículos. Proyecto LEHO**. Zaragoza, 2005

Monterde, H. **El ordenador en la Psicología o la Psicología en el ordenador: la batería Psicológica informatizada Driver-Test**. Ed. Reproval. Valencia, 1986.

Montoro, L. et. al. **Manual de Seguridad Vial: el factor humano**. Ed. Ariel-Intras. Barcelona, 2000.

Soler, J. Y Tortosa, F. **Psicología y Tráfico**. Ed. Nau llibres. Valencia, 1987

CURRÍCULUM VITAE:

Bonifacio Martín Escurín, nacido en Miedes de Atienza –Guadalajara- (España), en 1949.

Licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad de Zaragoza.

Doctor por la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia.

Secretario General de **Asecemp**.

Miembro del Comité de organización de los congresos **RECOSEVIAL**.

Ponente en diversos Congresos Internacionales de Seguridad Vial (Uberlandia, Brasil, 1988; Bressanone, Italia, 1993; Bogotá, Colombia, 1995; Lima , Perú, 2003).

Colaborador del proyecto **AGILE**, de la **UE**, sobre condiciones psicofísicas de conductores ancianos.

Miembro del Consorcio **LEHO**, de la **UE**, de investigación sobre condiciones psicofísicas de los conductores.

Miembro del proyecto **MEDRIL**, para establecer el modelo de exploración psicofísica en la **UE**.

Compareciente como experto ante la Subcomisión de Investigación sobre Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados (Noviembre, 2003).

Miembro del Directorio de Psicomédicos del Perú.

CURRÍCULUM VITAE:

Angel Pingarrón García, nacido en Yeste –Albacete- (España), en 1953.

Licenciado en Psicología, esp. Industrial por la Universidad Complutense.

MBA por el Instituto de empresa de Madrid

Vicepresidente de **Asecemp**.

Miembro del Comité de organización de los congresos **RECOSEVIAL**.

Ponente en diversos Congresos Internacionales de Seguridad Vial (Bogotá, Colombia, 1995; Lima, Perú, 2003).

Colaborador del proyecto **AGILE**, de la **UE**, sobre condiciones psicofísicas de conductores ancianos.

Miembro del Consorcio **LEHO**, de la **UE**, de investigación sobre condiciones psicofísicas de los conductores.

Miembro del proyecto **MEDRIL**, para establecer el modelo de exploración psicofísica en la **UE**.

Director del CRC de Madrid CEPSIM.

Miembro del Directorio de Psicomédicos del Perú.