

Grado en Psicología

Trabajo de Fin de Grado

Curso 2016/2017

Convocatorio Junio

Modalidad: Proyecto de intervención

Título: La importancia de los procesos cognitivos en el cambio de conductas de delincuentes viales.

Autor: Rocío Saiz Martínez

Tutora: Esther Sitges Maciá

Elche, junio de 2017



## Índice

Resumen.....	3
Marco teórico.....	3
Objetivo.....	9
- Reestructuración cognitiva.....	10
- Role-playing.....	11
- Técnicas de relajación.....	11
- Técnica de modelado.....	12
- Técnica de economía de fichas.....	13
Conclusiones.....	14
Bibliografía.....	14



## RESUMEN

Este trabajo pretende dar una aportación en el ámbito de la seguridad vial con el fin de aumentar ésta y reducir lo máximo posible los incidentes y accidentes que causan tantas pérdidas económicas y personales. Se trata de una propuesta de mejora en los programas de sensibilización y seguridad vial ya existentes dirigido a las personas que han cometido algún delito vial con los que se intenta eliminar conductas inseguras y establecer otras más seguras. El punto en el que se trabaja es en dar más hincapié en los procesos psicológicos y optar por una aprendizaje más activo donde los usuarios que asisten a estos cursos sean partícipes de su proceso de cambio de actitud y de conducta y no meros espectadores.

*Palabras clave:* Seguridad vial; Accidentes; Sensibilización vial; Aprendizaje activo; Cambio de actitud.

*Title:* The importance of the cognitive processes in the change of conducts of road delinquents.

*Abstract:* This work aims to provide a contribution in the field of road safety in order to increase it and reduce as much as possible the incidents and accidents that cause so many economic and personal losses. This is a proposal for improvement in existing awareness programs and road safety aimed at people who have committed a road crime with which attempts are made to eliminate unsafe behaviour and establish safer ones. The point at which we work is to give more emphasis to psychological processes and opt for a more active learning where users who attend these courses are participants in their process of change of attitude and behaviour and not mere spectators.

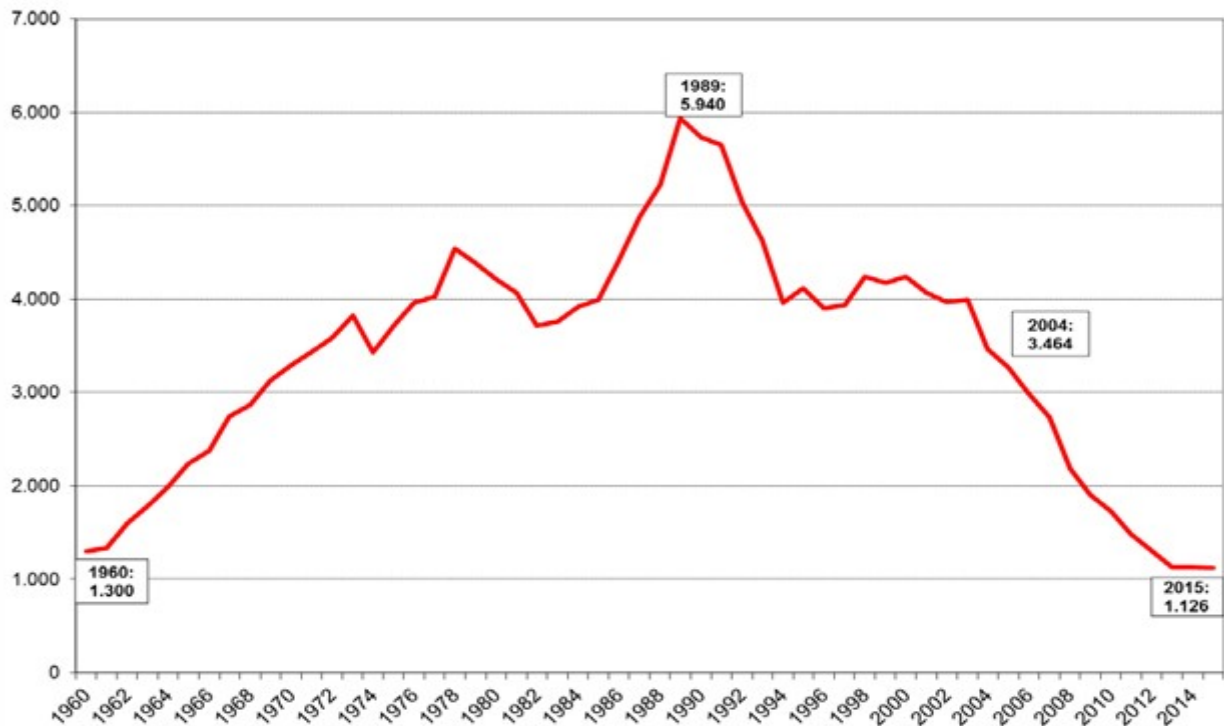
*Keywords:* Road safety; Accidents; Road sensitization; Active learning; Change of actitud.

## MARCO TEÓRICO

La OMS considera la accidentalidad vial como una de las principales epidemias de nuestra sociedad. Según datos de la Dirección General de Tráfico, en el año 2007 se produjeron en España un total de 100.508 accidentes con víctimas en los que fallecieron 3.823 personas y más de 19.000 resultaron gravemente heridos, es decir, fue necesario más de 24 horas de hospitalización. Con el paso de los años estas cifras han ido reduciendo. Según la DGT y observando una tabla de la evolución a lo largo de los años desde el 1960 y al 2015 se distingue un claro descenso de fallecidos entre el 2005 y el 2015, pasando de alrededor de 4.000 fallecidos hasta llegar a 1.126. (Gráfica 1)

### Gráfica 1:

Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas (24 horas) 1960 – 2015



Aunque la diferencia es considerable y positiva, siguen siendo un gran número de víctimas los que pierden la vida de forma evitable, la mayor parte de las veces, en la carretera. Por ello, la accidentalidad y las conductas de riesgo al volante sigue siendo uno de los más importantes problemas sociales y de salud en los cuales invertir para prevenir cada vez más casos.

Como métodos de prevención de muertes al volante se consideran los avances en seguridad en los vehículos. Según la DGT, el riesgo de fallecimiento es 1,6 veces superior en los turismos de 10 a 14 años y 2,2 veces superior en los turismos de 15 a 19 años y esto es a causa de la falta de desarrollos tecnológicos. Otro aspecto que influye en la seguridad vial es el estado de las carreteras teniendo en cuenta factores como la iluminación, estado del asfalto y una buena calidad de la señales entre otras. Todo ello es importante, pero existe un tercer factor y más importante que influye en que se produzca un accidente de tráfico, este es el factor humano. Se considera que entre un 70 y un 90 por cien de los accidentes son causados por factores humanos (INTRAS, 2014), entre ellos se encuentra las distracciones e imprudencias como conducir bajo los efectos de alcohol y drogas u otras causas como la fatiga o falta de atención.

Desde hace años se está abordando la prevención de incidentes de tráfico a través del endurecimiento de las medidas legislativas. Por ejemplo, el permiso de conducción por puntos y las reformas en el Código Penal. Además, dentro de las nuevas normativas se encuentran programas de sensibilización y reeducación vial con los que se busca cambiar las actitudes y conductas de los conductores para mejorar estas, tal y como se indica en el

Artículo 6.4º del Real Decreto 515/2055, en redacción dada por Real Decreto 1849/2009, “La pena de trabajos en beneficio de la comunidad impuesta en delitos contra la seguridad en el tráfico podrá cumplirse mediante la realización de talleres de actividades en materia de seguridad vial organizados por las autoridades correspondientes. Dichos talleres constarán de una fase formativa y otra de realización de actividades de utilidad pública”

Dentro de estos programas se encuentra el TASEVAL (Taller de Seguridad Vial). El TASEVAL se trata de un curso de sensibilización vial que tienen que realizar las personas que han cometido un delito contra la seguridad vial. Este curso se encuentra dentro de las penas de trabajos en beneficios de la comunidad impuesta por el juez. El TASEVAL fue creado de forma conjunta por la Dirección General de Tráfico, por el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia y la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias. El fin esperado es fomentar un cambio tanto en las actitudes como en el comportamiento de las personas que han cometido un delito contra la seguridad vial.

El objetivo general es reducir la reincidencia en los delincuentes viales. Y, entre los objetivos específicos se encuentran: sensibilizar sobre el problema de los accidentes de tráfico; concienciar acerca de las consecuencias del comportamiento en la sociedad; generar un cambio de actitud, creencias y valores a través de la información ofrecida; disponer de herramientas a través de técnicas de afrontamiento para que puedan valerse de alternativas viales seguras ante una situación problema; y estimular la conducta prosocial a través de valores sociales en lo que refiere a la circulación vial.

Consta de un total de 26 horas donde se tratan diferentes temas de manera formativa y de manera práctica mediante actividades, la planificación del curso es la siguiente:

- Sesión 1: Introducción al TASEVAL y completar cuestionario

En esta primera sesión se explica a los participantes del mismo el funcionamiento, qué es el taseval, temas a tratar, las reglas y las posibles consecuencias de no cumplir alguna de las normas establecidas.

Es importante que les quede claro que es un taller presencial al cual hay que asistir de forma obligatoria ya que se trata de la forma en la que van a cumplir la pena, es la parte de Trabajo en Beneficio de la Comunidad (TBC). La falta al TASEVAL será motivo de suspender esta forma de pago de la pena y el juez les impondrá otra pena de igual o mayor coste. Solo es posible faltar una de las sesiones siempre y cuando se encuentre justificado por una causa de gran importancia como enfermedad propia o familiar, muerte de un ser querido, alumbramiento de la esposa, etc.

Cualquier otra incidencia que incumpla las normas del TASEVAL producida por alguno de los participantes será comunicada por parte del profesional encargado de la realización del curso al Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas, esta información será recibida por el juez que tomará las medidas oportunas contra el penado.

En esta primera sesión también se cumplimentan una serie de cuestionarios y datos personales necesarios para la parte administrativa.

- Sesión 2: Introducción al problema del accidente de tráfico y valores.

En esta sesión se explican los principales valores a tener en cuenta en la conducción para garantizar el buen funcionamiento del sistema de tráfico y la convivencia entre todos los usuarios que forman parte del sistema. Los valores trabajados son la confianza, la responsabilidad, la precaución y la seguridad. El conjunto de estos cuatro valores implica cumplir las normas, intentar prever el comportamiento de los demás, ser conscientes de las consecuencias de nuestro comportamiento para el adecuado orden de la circulación y ser tolerantes con las equivocaciones de los demás entre otros mensajes.

Se informa sobre datos actuales que muestran las consecuencias de los accidentes, como son el gasto social que supone o las muertes que acarrea al año.

Se transmiten las causas que llevan a estos accidentes y se llega a la conclusión de que el mayor porcentaje con gran diferencia es el factor humano, y se comentan algunas de las causas humanas que provocan accidentes. También se comentan las creencias erróneas sobre el concepto de accidente, se intenta cambiar la creencia de que son provocados por el azar y que no son controlables por la creencia contraria y más realista que es que si son controlables y evitables.

- Sesión 3: Distracciones

En esta segunda sesión se habla de manera amplia sobre las diferentes distracciones posibles que pueden verse implicadas en un accidente.

Se tienen en cuenta datos sobre la tasa de accidentalidad que es causada por algunos de los distintos tipos de distracciones. Están las distracciones por factores externos como temperatura del vehículo, tipo de carretera, grado de luminosidad, las señales y su localización o cantidad de ellas. Por otra parte se informa sobre las distracciones de factores internos como la fatiga, ir bajo los efectos de alguna sustancia, estado psicológico o las amplias conductas interferentes como son fumar, hablar por el móvil, comer, prestar atención a otros elementos ajenos al tráfico. Las distracciones por factores internos son en los que más tiempo se invierte a explicar por la relevancia que tienen en la voluntariedad y por tanto en la evitación de ellos.

Se explica el proceso psicológico básico de la atención y su funcionamiento y como una inadecuado estado de atención puede ser peligroso durante la conducción.

Por último, se informa sobre la ley y el procedimiento sancionador que se lleva si se incumple la normativa. La posible cuantía de multa está establecida y cuanta cantidad de puntos se quitan.

- Sesión 4: Sistemas de retención

En esta sesión, el docente informa sobre la utilidad de los sistemas de retención. Entre los

sistemas de retención se encuentra el cinturón de seguridad, el casco y los sistemas de retención infantil, es decir, las sillas de seguridad. También se para ha explicar el airbag y los apoyacabezas ya que tienen que ver con el sistema de retención.

Se muestran los datos de mortalidad a causa de la no utilización de estos sistemas de retención, el buen uso de ellos, es decir, como es la manera adecuada de llevarlos y que no provoque más problemas que beneficios. Y, por otro lado, se informa a los participantes cuales son las normas y las sanciones que se encuentran en vigor en la actualidad.

#### - Sesión 5: Alcohol

El alcohol es el tema más importante a tratar en el taller de TASEVAL ya que la gran mayoría de las personas que son sancionadas con un delito vial son a causa de ir conduciendo con un índice de alcoholemia superior a los niveles establecidos para considerarse sanción administrativa. Es decir, la mayoría de los asistentes que acuden al curso de seguridad vial han sido protagonistas de un delito al haber dado una tasa de alcoholemia superior a 0,60 miligramos por litro expirado.

En esta sesión se trata de concienciar sobre la reducción de las capacidades por el consumo de alcohol, no solo con una tasa muy elevada sino desde tasas bajas las capacidades se ven mermadas. Para ello se explica por qué procesos para el sistema nervioso central y como afecta a él el alcohol. Se describen los síntomas y cuáles son las fases por las que pasa nuestro cuerpo cuando consumimos esta sustancia. Esto es importante para que sean conscientes del tiempo que transcurre hasta que volvemos a estar en plenas facultades para la conducción.

Se desmontan mitos sobre el consumo de alcohol. Por último, se informa de la normativa actual y las sanciones vigentes en este momento por incumplir los límites de consumo.

#### - Sesión 6: Drogas

Al igual que en la sesión donde se habla del alcohol se explican los efectos en el cuerpo humano. Los distintos tipos de drogas y como afecta cada uno al organismo, cuales son sus síntomas y como estos síntomas pueden afectar a la conducción. Con esta información se espera que los participantes comprendan la incompatibilidad entre estas dos conductas (consumir drogas y conducir). Como con todos los componentes prohibidos para la conducción, se informa sobre las normas y sanciones que tienen que ver con las drogas actualmente en el código penal.

#### - Sesión 7: Velocidad

En la penúltima sesión del TASEVAL se trabaja la velocidad en la conducción. Como premisa se tiene que el exceso de velocidad potencia cualquier error humano en el tráfico. Este tipo de infracción también es una de las más cometidas por los conductores.

Se tiene en cuenta las causas por las que las personas deciden no respetar los límites de velocidad y se hace una comparativa entre las posibles consecuencias de este acto, de esa

manera parece obvio que las consecuencias no justifican las causas. Esta es la idea que se intenta transmitir en esta sesión.

Se muestra los efectos del aumento de velocidad, entre estos efectos se encuentra la disminución del campo visual, el famosamente denominado "efecto túnel". Por otro lado se explica conceptos como el tiempo de reacción, la distancia de reacción y la distancia de frenado. Con la explicación de estos conceptos se llega a la conclusión de que a más velocidad más distancia se recorre hasta poder frenar por tanto, en una situación crítica en la que tengamos poco tiempo para reaccionar tardaremos más en conseguir controlar el vehículo con lo cual dispondremos de menos tiempo aún para frenarlo. Además se muestran a que velocidades es prácticamente imposible sobrevivir si impactamos con otro objeto. Así que se explica por un lado que cuanto mayor velocidad más difícil es frenar y por otro que si al final impactas contra un objeto las posibilidades de consecuencias graves aumentan.

- Sesión 8: Conducción temeraria.

En esta última sesión se explica el concepto de conducción temeraria. En ocasiones no se tiene en cuenta que determinadas conductas son consideradas una infracción al volante. Estas conductas son tales como insultar o hacer gestos ofensivos u obscenos a otro conductor, hacer las luces largas o frenar bruscamente con la intención de hacer frenar a otro conductor entre otras son algunas de las conductas que son consideradas conducción temeraria y por tanto son sancionadas por la ley. Se les explica los motivos por los que pueden realizar algunas de estas conductas para que sepan identificar el momento y poder evitar esos comportamientos.

Se trabaja el concepto de "acosador vial", recomendaciones de actuación ante un conductor agresivo y consejos sobre como ser un buen conductor. Luego como en todas la sesiones se les informa sobre la legislación actual para que conozcan la norma y las sanciones que conlleva no respetar estas normas.

Para terminar en esta última sesión se dedica parte de ella a la resolución de dudas y un rápido repaso sobre los conceptos e ideas más relevantes que se han trabajado durante el curso.

El objetivo de este Trabajo de Fin de Grado es complementar el taller de seguridad vial (TASEVAL) con técnicas y dinámicas con las cuales los participantes consigan interiorizar mejor las enseñanzas para así conseguir un aumento de la seguridad vial.

Para conseguir mejores resultados en la reincidencia de las personas que han cometido un delito vial habría que ocuparse de tratar las posibles variables que causan estas conductas inadecuadas.

Un estudio publicado en la Revista Española de Investigación Criminológica (REIC) afirma, después de encuestar a 647 conductores sin antecedentes por delitos de tráfico en comparación con penados por delitos viales, que la diferencia entre ambos es que las



personas condenadas por cometer algún delito vial puntuaban más alto en Impulsividad que la población general, además de mostrar más conductas agresivas al volante y estar más relacionados con el consumo de alcohol (González Iglesias & Gómez Fraguera, 2010).

La propuesta para mejorar las intervenciones del TASEVAL partirán desde la premisa de que los que han cometido delitos viales tienen mayores puntuaciones en Impulsividad y se tratará de trabajar alrededor de este factor. También habla el artículo de la conducta de consumo de alcohol, una variable muy habitual entre los penados por delito vial. Sin embargo, durante las sesiones del TASEVAL no será posible trabajar temas como el consumo de alcohol propiamente dicho. Se espera que mediante la intervención de las conductas impulsivas entre otras variables, los conductores sean más conscientes de la incompatibilidad de estas dos conductas, consumo de alcohol y conducción, pero en ningún caso el objetivo del proyecto será intentar modificar su consumo de alcohol ya que no tiene que ver con el objetivo del curso.

## **OBJETIVO**

Debido a mi experiencia como observadora y parte integrante del equipo de profesionales que ha llevado a cabo dos cursos íntegros del TASEVAL he decidido dedicar mi Trabajo de Fin de Grado a una propuesta de mejora.

Si bien es importante la formación teórica lo que se busca con este Trabajo de Fin de Grado es aportar más herramientas en el plano práctico para conseguir una mayor implicación de los participantes de este curso de TASEVAL para que sean parte más activa de él y así conseguir unos mejores resultados a la hora de reducir la reincidencia en este grupo de riesgo para la seguridad vial.

Esta propuesta conlleva una modificación bastante amplia del formato que existe actualmente. Si se llevara a cabo algunas de las sugerencias desarrolladas a continuación habría que modificar la duración total del taller para que la incorporación de técnicas de modificación de conducta sean efectivas.

La propuesta es ampliar la parte práctica y sin que llegue a ser una intervención estrictamente psicológica sí utilizar técnicas de este ámbito de forma más recurrente. Es decir, ya que lo que se busca es la modificación de conducta de un grupo de personas que debido a estas conductas han causado un inconveniente a la sociedad parece necesario enfocarse en técnicas de esta índole.

Actualmente el curso se centra en una formación más teórica y el objetivo de esta propuesta es dar un giro a este formato y centrarse más en la formación y adquisición de herramientas personales enfocadas en la mejora de la adaptación vial.

Teniendo en cuenta el artículo referenciado en el marco teórico donde afirmaba que las personas que habían cometido algún delito vial mostraban puntuaciones más altas en

impulsividad se empezará a abordar esta cuestión, tratando de introducir técnicas que mejoren este factor.

Algunas de las técnicas con las que se pretende tratar la impulsividad y otras variables relacionadas con el cambio de conducta vial son: role-playing, práctica de técnicas de relajación y formación en la realización de la técnica de economía de fichas, reestructuración cognitiva de manera más formalizada (identificación de pensamientos inadecuados y búsqueda de alternativas) y la técnica de modelado.

En cada una de las sesiones se empieza con la explicación del tema y los datos relacionados con ese tema. Una vez dada la información y creado el contexto se pasaría a realizar las técnicas.

Ahora se pasará a explicar cada una de las técnicas a utilizar, como se utilizaría para que sirve y de que manera se utilizaría en el curso.

### **- REESTRUCTURACIÓN COGNITIVA**

La reestructuración cognitiva se encuentra dentro de las técnicas utilizadas en la terapia cognitivo-conductual. Consiste en que la persona consiga identificar los pensamientos desadaptativos, puedan analizarlos y finalmente sustituirlos por otros pensamientos más adaptativos. La función del terapeuta es, a través de preguntas, someter a prueba esos pensamientos de modo que finalmente se vea la utilidad cambiarlos y las consecuencias de seguir con ellos. (Bados y Garcia, 2010)

El modelo en que se basa la reestructuración cognitiva se llama modelo A-B-C. Estas siglas se refieren a: una situación o suceso (A), cogniciones apropiadas o inadecuadas del cliente acerca de A (B) y consecuencias emocionales, conductuales y físicas de B (C.). La explicación de este modelo es que entre el suceso y la conducta en este caso, se encuentran las cogniciones que se tienen acerca del suceso, es decir, dependiendo de los pensamientos y creencias que tengas sobre el suceso así actuarás. (Bados y Garcia, 2010)

Por este motivo parece importante incluir esta técnica en el curso del TASEVAL ya que habrá que cambiar las creencias inapropiadas que tienen relacionadas con la conducción ya que son el motivo por el que mantienen las conductas que le han llevado a ser protagonistas de un delito vial.

Esta técnica debe ser incorporada desde el principio de las sesiones para ir trabajándola a lo largo de ellas para que al finalizar el curso las creencias más desadaptativas sean eliminadas y sustituidas por otras más adaptativas para la seguridad vial.

Dependiendo del grupo los pensamientos serán unos, por ello es importante un ambiente amable y comunicativo donde a través de preguntas el profesional consiga identificar cuales son estos.

Algunas de las creencias más comunes son: Yo controlo aunque haya bebido, soy capaz de beber y conducir por que estoy acostumbrado, no importa ir bajo los efectos de alguna droga

si se va a conducir un trayecto corto, superar el límite de velocidad no es peligroso si se va atento, etc.

Estas creencias son por las que muchos cometen algún delito vial y es el motivo también por lo que muchas personas mueren o sufren accidentes. Es aquí donde el terapeuta junto con los participantes trabajarán para recoger datos con los que se determinará si dichas hipótesis son correctas o útiles. (Bados y Garcia, 2010)

### **- ROLE-PLAYING**

Se trata de una técnica trabajada en grupo en la que se practica una simulación e intercambio de papeles. Se lleva a cabo cuando dos o más personas interpretan una situación en la que tienen que actuar según el papel que le haya sido asignado. Los participantes que han actuado viven esa experiencia como real al igual que el grupo observador.

El objetivo es observar las actitudes que tendríamos en diferentes situaciones pudiendo entender a las personas que pasan por ellas. Pueden experimentar las emociones de estar en una determinada situación. Los participantes se pueden dar cuenta de lo que hacen y las consecuencias de ello. (Qué es el role plating, s.f.).

Con esta técnica se representarían papeles tales como el familiar de una víctima de un accidente vial por causa de un conductor ebrio, un preso condenado por haber matado a alguien con el coche al ir ebrio o con exceso de velocidad, etc.

De esta forma se prevé que al experimentar estas situaciones adquieran mayor conciencia sobre las posibles consecuencias de sus actos y finalmente cambien sus conductas peligrosas ya que estas pueden ser responsables de verse en un futuro como el papel interpretado.

Esta técnica se aconseja utilizar en la mitad para adelante del curso ya que se necesita un trabajo previo de concienciación y adaptación tanto con el curso como con los compañeros para que el ambiente no sea hostil a la hora de realizar esta actividad.

### **- TÉCNICAS DE RELAJACIÓN**

El campo de las técnicas de relajación es muy amplio. Lo que se busca con el uso de esta actividad es que los participante consigan aumentar el control que perciben de su cuerpo y como consecuencias de sus conductas. Con la realización de esta técnica ayudaremos a que adquieran mejor dominio de sí mismos para controlar sus niveles de ansiedad, lo que podría ayudar a sus niveles de impulsividad. Al final conseguirán ser más conscientes de su estado físico y mental y reducir la tensión muscular (Catalán, 2013).

Según el artículo comentado en el marco teórico, que las personas que han sido penados por un delito vial mantienen un grado alto de impulsividad, por tanto cabría deducir que parte de sus conductas desadaptativas pueden estar relacionadas con este hecho. Por tanto, sería positivo dotar a los participantes de esta herramienta para que comprueben que son

capaces de modificar ese estado en el momento que lo puedan necesitar. Esos momentos puede ser el dilema de beber o no beber si se va a conducir, o acelerar si se está nervioso o enfadado.

Esta técnica se aconseja practicarla a lo largo de las sesiones a principio de ellas para promover el posible hábito y a modo de relajación previa para que sea más fácil impartir la clase. Algunos de los tipos de relación que podrían utilizarse serían la relajación muscular progresiva, la respiración diafragmática e incluso la técnica de mindfulness.

### **- TÉCNICA DE MODELADO**

Esta técnica también es llamada aprendizaje por observación se basa en el supuesto de que la mayoría de las conductas de los seres humanos son aprendidas mediante la observación. (De la Iglesia, 2015) La forma de llevarlo a cabo con el grupo de personas penadas por un delito contra la seguridad vial sería mostrarles diferentes ejemplos de personas que hayan pasado por situaciones relacionadas con este tema como han actuado y que observen también las consecuencias de ese comportamiento.

Se puede hacer un modelado como ejemplo positivo y por tanto como modelo a seguir pero también lo contrario. De esta manera podrán decidir que comportamiento quieren seguir, que modelo de actuación quieren imitar.

Hay diferentes tipos de modelado entre ellas se encuentran el modelado in vivo y el modelado simbólico. En la práctica de esta técnica en el curso de TASEVAL lo más factible será utilizar el modelado simbólico a través de vídeos o historias escritas de casos reales o imaginarios pero igual de realistas. En el caso de que fuera posible sería recomendable invitar a una persona que haya vivido por una experiencia similar a la de los usuarios y a partir de ahí haya tenido un comportamiento modelo. La eficacia de la herramienta sería mucho mayor si el ejemplo de comportamiento expuesto es una persona real contando en primera persona su experiencia y describiendo los procesos por los que pasó y como llegó a conseguir un comportamiento vial seguro.

Esta técnica se compone de un proceso de tres pasos: exposición, observación y ejecución. (De la Iglesia, 2015) Debido a que es una conducta compleja y no específica resulta imposible que este proceso sea completo en unas pocas sesiones de intervención. Lo que se llevará a cabo en el tiempo disponible será la exposición donde serán testigos de un modelo en seguridad vial y la observación. Para que exista una buena observación es necesario que se produzca atención sobre los aspectos relevantes de la conducta a seguir y retención de ellos. Para este fin se les podrá pedir que cumplimenten una serie de cuestiones en una ficha mientras que se observa el caso modelo y después se comentará entre todos los aspectos más importantes, de esta manera se habrá trabajado la atención durante y la retención con el repaso posterior de esta información.

Esta técnica se recomienda que se lleve a cabo entre las últimas sesiones ya que se prevé

que los usuarios hayan mejorado en su actitud y hayan adquirido más herramientas para conseguir llevar a cabo los comportamientos deseados, por lo tanto cuando sean expuestos a una experiencia de conducta adecuada podrán sentir más empatía por el modelo y se sentirán más capaces de conseguir los objetivos a los que aspiran.

### **- TÉCNICA DE ECONOMÍA DE FICHAS**

La técnica de economía de fichas se basa en el modelo de condicionamiento operante de Skinner. Esta teoría afirma que dependiendo de las consecuencias que obtengamos de realizar una determinada acción así será la repetición o no repetición de ella. Es decir, si al realizar una acción las consecuencias a partir de ella son positivas entonces tenderemos a repetir la misma acción y si son consecuencias negativas se reducirá la frecuencia o acabará por eliminarse (Catillero, s.f.).

El objetivo será que aprendan a practicar la autoobservación mediante técnicas de registro y aprendan a utilizar los autorrefuerzos y autocastigos para así finalmente establecer conductas alternativas. Se les dará unas nociones de cómo hacerlo. Esta técnica es la más difícil de llevar a cabo en este curso por una razón, durante la realización del curso TASEVAL los participantes tienen prohibido conducir ya que se encuentran en el período de cumplimiento de la pena. Así que lo que se busca es que adquieran la herramienta para poder utilizarla cuando vuelvan a conducir. Esta técnica es una técnica fácil de diseñar y utilizar por lo que parece apropiada la breve explicación de ella e informar de los buenos resultados que podrían experimentar.

Finalmente se habrá aplicado un conjunto de técnicas con las que se habrán atendido los aspectos cognitivos y conductuales con el objetivo de modificar su conducta al volante siendo estas conductas más responsables y adecuadas.

Este planteamiento de intervención para personas que han cometido delitos viales se basa en la idea de que estas personas no tienen en cuenta ciertas cosas, no tienen el control de la situación o no se sienten responsables de sus actos. Habiendo trabajado con ellos con diferentes técnicas cuentan ahora con más herramientas personales que le ayudarán en su vida y en concreto en esta área. Se producirá un proceso de empoderamiento: "Empoderarse es tomar las riendas de la situación, de nuestra vida. Llevar la dirección de aquello que vivimos mediante la toma de decisiones responsables y conscientes. Cuando nos empoderamos desarrollamos la capacidad de confiar en nuestras propias competencias y herramientas para poder llevar a cabo una situación determinada." Perea, Eva (2015).

Con la realización de estas técnicas los participantes habrán conseguido aumentar el control de sus actos y emociones para que así pueda ser más fácil un cambio de actitud y conducta. Al finalizar el taller no solo habrán aprendido información sobre cómo se deben hacer las cosas y las consecuencias de no hacerlas bien, sino que habrán tenido una experiencia

vivida de como hacerlo ellos mismo. Habrán conocido mejor sus pensamientos, emociones y como funciona su cuerpo, además de haberse visto capaces de conseguir objetivos como relajarse o empatizar, lo cual le otorga una mejora de autoeficacia lo que parece primordial para un real cambio de conducta.

En definitiva, esta propuesta va enfocada a cambiar el método con el que se pretende alcanzar el objetivo final que es el cambio de comportamiento. El cambio esta orientado a pasar de la observación pasiva a la participación activa.

## **CONCLUSIONES**

Actualmente están vigentes medidas factibles como son cursos de sensibilización en seguridad vial como es el caso del programa del TASEVAL para tratar el problema de los accidentes viales.

Para un cambio realmente significativo habría que abarcar el origen de estas conductas peligrosas las cuales suelen venir dadas por factores individuales y patológicos como puede ser el alcoholismo u otras adicciones, depresión, impulsividad, trastornos de ansiedad, problemas en resolución de conflictos, etc.

Debido a las limitaciones de tiempo y otros recursos que existen en el curso de TASEVAL sería imposible tener como objetivo el cambio total de conducta de las personas que han cometido un delito vial. Sin embargo, sí que es posible mejorar el plan actual para que los resultados de reincidencia disminuyan. Para ello parece importante invertir un poco más de tiempo y recursos en esta mejora. Se necesitaría ampliar las horas del curso para poder llevar a cabo varias técnicas del plano psicológico de modificación de conducta y contratar a personas cualificadas para realizar dichas técnicas.

Al elaborar un plan más exhaustivo en el cual los participantes desempeñan un papel más activo se espera que su implicación en el curso sea práctica y por tanto de como resultado que el curso sea más efectivo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Bados, A y García Grau, Eugeni (2010). *La técnica de la reestructuración cognitiva*. Departamento de Personalidad, Evaluación y Tratamiento Psicológicos Facultad de Psicología, Universidad de Barcelona
- Catillero, O, (s.f.). *Economía de fichas: ¿cómo se utiliza para motivar cambios?*. Psicología y Mente.
- De la Iglesia, V. (2015). *La técnica de modelado o aprendizaje por observación*. Psicología y consciencia. Psicoterapia para vivir mejor
- Empoderarse: toma las riendas de tu vida. Terapia y emociones: Artículos sobre emociones y desarrollo personal. Recuperado de: <http://terapiayemociones.com>.

- Gavino,A.(1997).*Técnicas de terapia de conducta*. Barcelona. Martinez Roca.
- Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad (INTRAS). (2014). *Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. Volumen 1*. Madrid: Imprenta nacional de la agencia estatal boletín oficial del estado.
- Gómez, J.A. y González, B.(2010). *El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes*. Anales de Psicología. Universidad de Santiago de Compostela.
- González, B y Gómez, J.A. (2010). *Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general*. Revista Española de Investigación Criminológica. Universidad de Santiago de Compostela.
- Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad (INTRAS). (2014). *Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. Volumen 2*. Madrid: Imprenta nacional de la agencia estatal boletín oficial del estado.
- Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad (INTRAS). (2014). *Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. Volumen 3*. Madrid: Imprenta nacional de la agencia estatal boletín oficial del estado.
- Mayor, Y y Labrador,F.(1984).*Manual de modificación de conducta*. Madrid. Alhambra.
- Ministerio del Interior (2010). *La gestión administrativa de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad contra la seguridad del tráfico: los talleres de actividades en seguridad vial "TASEVAL"*. Dirección General de Instituciones Penitenciarias.
- Olivares,J. y Méndez,F.(1998).*Técnicas de Modificación de Conducta*. Madrid. Editorial: Biblioteca Nueva.
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias: Recuperado de:<http://www.iipp.es/taseval/>
- Qué es el RolePlay, (s.f.). RolePlayJurídico. Instituto de Formación de Práctica Judicial.