
**ACREDITACIÓN NACIONAL DE
PSICÓLOGO/A EXPERTO/A EN PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA
SEGURIDAD**

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. NECESIDAD DE LA ACREDITACIÓN NACIONAL DEL/LA PSICÓLOGO/A EXPERTO/A EN PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD	4
3. DESARROLLO HISTÓRICO DEL/LA PSICÓLOGO/A EXPERTO/A EN PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD	5
4. EL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD EN SU. DEFINICIÓN:	7
5. FORMACIÓN DEL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD	8
5.1. Propuesta Formativa.....	10
6. COMPETENCIAS DEL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD	11
6.1. Funciones Específicas:.....	11
6.2. Funciones No Específicas:.....	11
7. ÁMBITOS DE ACTUACIÓN	12
7.1. En las Instituciones Públicas	12
7.2. En las Empresas e Instituciones Privadas	12
8. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA ACREDITACIÓN	13
8.1. Requisitos Generales	13
8.2. Requisitos Específicos	14
9. ÁMBITO DE LA ACREDITACIÓN	16
10. VIGENCIA DE LA ACREDITACIÓN	16
11. RENOVACIÓN DE LAS ACREDITACIONES.....	16

1. INTRODUCCIÓN

En el ámbito profesional de la Psicología, se observa en las últimas décadas una tendencia, manifiesta tanto en nuestro país como en Europa y en el resto de nuestro entorno cultural, a que las Asociaciones y los Colegios profesionales trabajen para establecer Acreditaciones que avalen la competencia en un área determinada, con el objetivo de garantizar un servicio especializado que responda adecuadamente a los intereses y derechos de los/las usuarios/as.

La presente propuesta surge de la necesidad de proceder a la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad de los, por parte del Consejo General de la Psicología (CGPE). Tiene su origen en una larga reivindicación de los/las profesionales de este ámbito de especialización y en las propuestas de la División de Psicología del Tráfico y de la Seguridad (PsTyS) para la elaboración de unos criterios de acreditación nacionales.

El documento define al/a la psicólogo/a del Tráfico y de la Seguridad en el desempeño de la Psicología del Tráfico y la Seguridad, indicando sus funciones y sus ámbitos de actuación, así como su formación preceptiva. Además, establece los principios de la acreditación, así como sus objetivos y vías de obtención.

En consecuencia, esta propuesta tiene dos vertientes: por un lado la implementación de un procedimiento acreditador, que entendemos ha de ser idéntico al ya existente en nuestros ámbitos de actuación con la Psicología Aeronáutica, continuando así con un proceso de Acreditaciones Modulares que hayan de completar y posibilitar una futura Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y de la Seguridad (PEPsTyS), genérica para todo este ámbito de especialización profesional.

Por otro lado, el documento determina la formación adecuada para aquellas personas profesionales de la Psicología que quieran incorporarse a esta actividad profesional del reconocimiento de la aptitud psicológica de las personas que realizan actividades privadas que puedan comprometer la seguridad pública (vial, ferroviaria, marítimo-portuaria y aeronáutica; así como otras relacionadas con la vigilancia privada de seguridad, la tenencia de animales potencialmente peligrosos, etc.).

2. NECESIDAD DE LA ACREDITACIÓN NACIONAL DEL/LA PSICÓLOGO/A EXPERTO/A EN PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD

Según el *Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015* de la Organización Mundial de la Salud (OMS) los accidentes de tráfico son una de las causas de muerte más importantes en el mundo (1.25 millones de personas en 2013), y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años. Si añadimos aquellos otros accidentes que se dan en cualquier actividad privada que conlleva riesgos para la seguridad pública, deberíamos admitir que la necesidad de una atención psicológica a la prevención de la accidentalidad es una obligación deontológica y un compromiso profesional.

Y es que uno de los factores fundamentales que inciden en la seguridad vial es el denominado "factor humano", causante de más del 90% de la accidentalidad y donde la Psicología, ciencia cuyo objeto de estudio es la mente y el comportamiento humano (entendiéndolo en su forma más amplia), tiene un amplio espacio de intervención en la práctica investigadora, formadora, preventiva, correctora y rehabilitadora. Por otro lado, "el factor humano" es un aspecto que hay que tener en cuenta en cualquier tipo de actividad que implique riesgo y donde también hay un alto grado de accidentalidad. Nos referimos a la tenencia de armas, las actividades de seguridad privada, el manejo de grúas, la tenencia de animales potencialmente peligrosos, el manejo de embarcaciones de recreo, la realización de actividades subacuáticas, conducción de material ferroviario, pilotaje de aeronaves, pirotecnia, etc.

Ante esta situación los países han ido diseñando estrategias de tipo preventivo y de investigación. De esta manera se intenta disminuir el gran coste humano, social y material que se deriva de este hecho. En tal sentido, por ejemplo, el informe de la OMS citado marca como una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) el reducir a la mitad el número de muertes por accidente de tráfico en el próximo año 2020. A conseguirlo también se dirige el presente proyecto.

En nuestro país los/las psicólogas/os de los Centros de Reconocimiento tienen una participación decisiva en el reconocimiento de los ciudadanos que poseen, o van a poseer, tales medios o realizan, o van a realizar, tales actividades. Estos centros específicos de naturaleza privada, donde un equipo de profesionales, en el que se encuadra el/la psicólogo/a, realiza exploraciones a cualquier ciudadano/a que va a realizar actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública, son en la actualidad una realidad profesional que agrupa a gran parte de colegas que trabajan en esta área de especialización profesional, una de las pocas dentro de la Psicología que ya desde sus orígenes aparece regulada por disposiciones publicadas en el BOE.

Para garantizar los máximos niveles de calidad en la prestación de servicios, velar por el mantenimiento de una formación continuada, potenciar la investigación y el avance técnico y asegurar en todas las actuaciones un comportamiento ético, se hace imprescindible dar la posibilidad de una Acreditación corporativa específica a las personas profesionales de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad que se dedican a la actividad reconocedora, como fórmula de significar ante a los/las usuarios/as un desempeño profesional de excelencia.

3. DESARROLLO HISTÓRICO DEL/LA PSICÓLOGO/A EXPERTO/A EN PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD

La primera vez que aparece el concepto “aptitud psicofísica” es en el BOE de 29 de julio de 1968. Se trata de la Ley 55/1968, de 27 de julio, General del Servicio Militar. Lógicamente tal disposición está ya derogada y, por otra parte, la intervención del profesional de la Psicología no aparecerá en el BOE hasta diciembre de 1979, con la creación del Colegio Oficial de Psicólogos.

La Orden del Ministerio de la Gobernación (hoy del Interior), de 5 de febrero de 1969, surgió como una necesidad para el desarrollo del artículo 264 del Código de la Circulación, que establecía que para obtener un permiso de conducción se requería poseer las debidas aptitudes físicas y psicofísicas, según los casos. Dicha Orden determinaba, en su artículo uno, que el certificado de aptitud debería estar expedido por el Instituto de Psicología Aplicada y Psicotecnia (posteriormente Instituto de Orientación Educativa y Profesional) de la provincia en que el permiso se solicitase, si se trataba de las clases C, D o E.

Pero será en 1982 cuando aparezca por vez primera la indicación de que sean profesionales de la Psicología quienes efectúen la evaluación. Efectivamente el Real Decreto 1467/1982, recoge el término así, “evaluación psicológica”. Por vez primera aparece una indicación específica de “Aptitudes psicológicas para la obtención de permisos de conducción”, en su ANEXO 2, pero eso sí limitadas nuevamente a los conductores de camión o autobús, así como remolques (clases C, D o E).

Hubo, pues, de esperarse catorce años, y once disposiciones, hasta que apareció una que mencionaba la persona profesional de la Psicología. Durante todo ese tiempo el concepto de “aptitud psicofísica” venía ligado mayoritariamente a las actividades militares y ocasionalmente al tráfico aéreo civil.

Es preciso mencionar, desde un principio, que en nuestro país los/las profesionales de la Psicología que iniciaron la Psicología del Tráfico y de la Seguridad tuvieron una participación muy activa.

En 1982, por el Real Decreto 1467/1982, 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/as conductores/as, al mismo tiempo que unificaba en un único informe el dictamen de los profesionales de la Medicina (Médico General y Oftalmólogo) y de la Psicología, para los permisos de conducir de los profesionales del transporte por carretera (camiones y autobuses). Se reconocía así al psicólogo/a como profesional competente para efectuar la exploración de la aptitud psicológica, mediante su tecnología psicotécnica. Y justo es reconocer que ello fue posible gracias a profesionales, muy vinculados al 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 psicológica en la Seguridad Vial.

Posteriormente, se fue desarrollando todo un cuerpo normativo por el que se determinaban las aptitudes psicofísicas que debían poseer los/as conductores de vehículos, se regulaban los Centros de Reconocimiento destinados a verificarlas, así como los deberes y derechos de los profesionales implicados, o la normativa para la emisión del "apto", o no, del ciudadano reconocido (Real Decreto 2272/1985). Igualmente se reguló (Real Decreto 2283/1985) el reconocimiento para la tenencia y uso de armas, incluyendo asimismo los criterios para la emisión del "apto", o no, del ciudadano/a reconocido/a. Asimismo, aparecieron normas reguladoras de la actividad profesional en el ámbito de la seguridad privada, hasta la publicación específica del Reglamento de Seguridad Privada (Real Decreto 2364/1994).

La aparición de toda esta normativa y los nuevos ámbitos de intervención que se derivaban de ella hacían totalmente necesaria la definición de funciones y competencias profesionales de las/os psicólogos/as, así como de sus relaciones con otras áreas de la Psicología y con otros colectivos profesionales. Ante esta situación, el Colegio Oficial de Psicólogos alentó la realización de un perfil del Psicólogo del Tráfico y de la Seguridad en el que quedasen recogidas todas las competencias, funciones, actividades, y relaciones con otras disciplinas, que le son propias. Fruto de ello, y por los esfuerzos y la excelente labor de un grupo de colegas de gran implicación, sensibilización y experiencia en este ámbito profesional, se publicó en 1996 el primer PERFIL PROFESIONAL DE LA PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD, que mostraba la realidad de este campo de la psicología aplicada, y que ha servido de referencia a los profesionales que han desarrollado en él su labor.

El paso del tiempo, tras esta primera definición de competencias profesionales en 1996, ha dado lugar a la sucesiva aparición de nuevos desarrollos normativos, así como ampliación de competencias y ámbitos de intervención (como los del tráfico marítimo, aéreo o ferroviario, el de la tenencia de animales potencialmente peligrosos o la participación en el desarrollo de modelos de movilidad sostenibles). Junto a ello, se afianzan las aspiraciones de todos los

psicólogos y las psicólogas que dedican su actividad profesional a la seguridad en cualquier medio de transporte y en las actividades privadas que pueden comprometer la seguridad pública a agruparse en defensa de una identidad de rol que afiance sus posiciones en la concurrencia con otros profesionales de la Psicología o con otros colectivos profesionales. Siendo hoy esto último una realidad, la División de Psicología del Tráfico y de la Seguridad (PsTyS).

Actualmente, nuevos y profundos cambios legislativos (incluida la regulación de la Psicología en el ámbito sanitario) y la consideración de múltiples factores, como el inicio de cierto intrusismo cuando se han podido obtener competencias en rehabilitación, formación y seguimiento, o la propia definición de tales competencias, obliga a acreditar las competencias obtenidas y prepararse para las futuras.

Así, recientemente el Consejo General de la Psicología, ha iniciado la acreditación de las/os profesionales de la Psicología Aeronáutica. Buen precedente, pues, para ahora continuar con el resto de las competencias de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad.

4. EL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD EN SU. DEFINICIÓN:

Los profesionales de la Psicología del Tráfico y la Seguridad son competentes para evaluar a aquellos ciudadanos que realicen actividades privadas que puedan afectar a su propia seguridad y a la del resto de conciudadanos. Con esto se entra, pues, en la Psicología de la Seguridad, que primero fue de la Seguridad Vial (la tradicional denominación de Psicología del Tráfico, Psicología Vial o Psicología Viaria), pero que se ha ido abriendo a multitud de otras actividades privadas que puedan comprometer la Seguridad Pública, la seguridad de todos.

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

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

La evaluación psicotécnica fue inicialmente, y todavía hoy es, el medio más adecuado y eficaz para verificar la Aptitud Psicológica asociada a las actividades que conllevan riesgos para la propia persona o terceros. En un sentido amplio, Psicotecnia y Aptitud Psicológica van de la mano. El rigor conceptual y metodológico que implican las técnicas psicométricas, donde el

término Validez deviene en un compromiso imprescindible para la predicción, es ya un valor social. Depositarios del mismo, los profesionales de la Psicología son reclamados a intervenir cada vez más en el campo de la Seguridad.

La competencia reconocedora se define como aquella relacionada con el efectuar la evaluación para verificar la aptitud psicológica (reconocimiento psicológico) de personas que conducen vehículos, manejan armas, tienen animales potencialmente peligrosos, patronean embarcaciones de recreo, realizan actividades de transporte ferroviario, aeronáutico y marítimo o cualquier otra actividad de riesgo. Así como de vigilantes de seguridad privada, de porteros de discotecas, y de Policías Locales en su caso.

5. FORMACIÓN DEL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD

Nuestra preocupación por la seguridad surge de la constatación de una pandemia. Un problema de salud pública global muy grave, tanto en términos de mortalidad como de morbilidad. Probablemente en términos de años potenciales de vida con salud perdidos el más grave.

Los accidentes de tráfico (como los que se producen en otros ámbitos ya señalados) no son fruto del azar, sino consecuencias de un proceso en el que la piedra miliar es el factor humano, solo o en combinación. Como problema de salud y seguridad que es, son preferibles las actuaciones preventivas, en sus diferentes niveles. Entre ellas, la evaluación psicológica en los Centros de Reconocimiento.

El perfil está regulado de base mínimamente, y por tanto cuenta con formación genérica, dado el carácter sanitario de los Centros. pero, la falta de exigencia legal o, cuanto menos, de exigencia profesional genera un grave problema, ya que deja en manos del puro voluntarismo la adquisición de esa formación específica y el reciclaje, recogido en el Código Deontológico, pero en general poco practicado.

Tampoco es fácil encontrar propuestas de formación específicas de amplio alcance. Apenas hay créditos en los MPGS, la oferta de postgrado ha sido muy magra, limitándose ofertas parciales.

Todo lo expuesto hasta ahora presenta pues un problema, la falta de exigencia de cualificación para el personal facultativo de los Centros, que realiza una labor de mucho alcance social y sobre la seguridad y salud pública. No ha habido intentos globales que integren el conocimiento experto necesario para dotar de una formación sólida, y de una actualización periódica a quienes trabajan, o aspiran a trabajar en los Centros; así como a acreditar la competencia ya adquirida.

La inacción y falta de interés de la Administración para plantear la exigencia de una necesaria acreditación que ponga en valor su labor obliga a definir las exigencias mínimas de una formación que responda al Perfil y Competencias del/de la Psicólogo/a del Tráfico y de la Seguridad aprobada en la

Asamblea de la División de Psicología del Tráfico y de la Seguridad en 2016, y lo complete, pues deja fuera aspectos relevantes emergentes del perfil, como la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

La propuesta formativa global debería poder articularse en los diferentes sub-perfiles según públicos objetivos o ámbitos de actuación especializados, lo que permitiría ir completando los diferentes aspectos especializados, y ayudaría a orientar el reciclaje. Para quienes quieran una formación global de inicio se plantearía el formato más amplio deseablemente en forma de máster título propio, más genérico, y para el reciclaje los diferentes ámbitos, donde se profundizaría algo más la formación, bajo el formato de cursos de experto. También se podría completar la titulación de máster mediante la suma de los diferentes títulos de experto. De esta forma se podría ir hacia el perfil total cursando la propuesta global, o cursando los diferentes expertos que se articulan en la propuesta global, tal y como está planteado ya en propuestas previas.

Se propone, pues, una propuesta que, por un lado, permitirá completar la competencia reconocedora si fuese el caso, como por otro, iniciarse en la misma y seguir además avanzando en el total de la competencia del perfil.

Finalmente, se establece que la formación debería ser teórico-práctica, planteándose para cada ámbito varios talleres prácticos, que podrían realizarse mediante simulaciones o falsos directos grabados, o, si existiese posibilidad centros adecuados, mediante prácticas tuteladas.

El núcleo duro de la propuesta formativa giraría alrededor de la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad general, que recordemos que se define en los siguientes términos: Efectuar la evaluación para verificar la aptitud psicológica (reconocimiento psicológico) de personas que conducen vehículos, manejan armas, tienen animales potencialmente peligrosos, patronean embarcaciones de recreo, realizan actividades

de transporte ferroviario, aeronáutico y marítimo o cualquier otra actividad de riesgo. Así como de vigilantes de seguridad privada y de porteros de discotecas, etc.

Junto a ella, las competencias exclusivas o funciones específicas y las funciones no específicas o competencias concurrentes acabarán de orientar los contenidos del programa. Todo ello, tomando en consideración los aspectos del perfil que están siendo desarrollados por la División PsTyS.

5.1. Propuesta Formativa

Se considera recomendable que la formación de especialización profesional se articule sobre la base de un Máster en Psicología del Tráfico y de la Seguridad, en modalidad semipresencial (parte on-line, parte presencial), que abordaría necesariamente, al menos, los siguientes contenidos, con una carga adecuada de créditos de prácticas y/u otras actividades presenciales que se consideren adecuadas:

- La psicología del Tráfico y de la Seguridad. Acción preventiva de los C.R.
- Actuaciones pre-accidente. El papel de la exploración y la concienciación.
- Información de la aptitud psicológica para la obtención, prórroga o recuperación de permisos y licencias de conducción en los C.R.
- Certificación de la aptitud psicológica para la obtención, prórroga o recuperación de permisos, licencias y tarjetas de armas, y servicios de seguridad privada en los C.R.
- Certificación o Información de la aptitud psicológica para la obtención, prórroga o recuperación de otros reconocimientos psicológicos practicados en los C.R.
- Actuaciones post-accidente. Acciones reparadoras y rehabilitadoras. Intervención en concienciación, sensibilización y rehabilitación.
- Intervención en planificación de movilidad y seguridad.
- Colaboración en formación: la didáctica de la aptitud psicológica para el desempeño de diferentes actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros.
- Documentación e investigación sobre Psicología del Tráfico y de la Seguridad en las diferentes actividades reguladas que pueden representar riesgos para terceros.

6. COMPETENCIAS DEL/LA PSICÓLOGO/A DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD

Las actividades y el enfoque de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad están definidas en una visión preventiva de la Seguridad Vial, Terrestre, Aérea, Ferroviaria y Marítima. Así, entre otras, las actividades de evaluación, formación, seguimiento y rehabilitación de todos los ciudadanos comprometidos en todas esas actividades privadas, están siempre dirigidas a la implementación de comportamientos seguros para el actor y su entorno.

6.1. Funciones Específicas:

1. Efectuar la evaluación para verificar la aptitud psicológica (reconocimiento psicológico) de personas que conducen vehículos, manejan armas, tienen animales potencialmente peligrosos, patronean embarcaciones de recreo, realizan actividades de transporte ferroviario, aeronáutico y marítimo o cualquier otra actividad de riesgo. Así como de vigilantes de seguridad privada y de porteros de discotecas, así como de Policías Locales, en su caso.
2. Realizar intervenciones de rehabilitación de conductores (poli-infractores, poli-accidentados, con disfunciones transitorias, etc.) u otras personas que realizan actividades de riesgo que presentan actitudes negativas ante la seguridad. Realizar intervenciones en el cumplimiento de las medidas administrativas alternativas.

6.2. Funciones No Específicas:

3. Dirección y gestión no solo de los Centros de Reconocimiento, sino también de los organismos e instituciones públicas o privadas relacionadas con el transporte (terrestre, ferroviario, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.
4. Diseño y ejecución de intervenciones sobre Seguridad Vial.
5. Participación en la formación de los diversos colectivos implicados en el tráfico terrestre, ferroviario, aéreo o marítimo o en la seguridad, de vigilantes de seguridad, escoltas privados y porteros de discoteca, incluida la formación de formadores.
6. Intervención en situaciones de conflictividad de pasajeros en aeropuertos y estaciones para transporte de viajeros (marítimas, ferroviarias o por carretera).
7. Participación en Campañas de prevención de los accidentes.
8. Participación en la atención a las víctimas de accidentes (exceptuando catástrofes/emergencias).
9. Participación en las Oficinas de atención a víctimas de tráfico, u otros tipos de víctimas del transporte.

10. Rehabilitación de las personas accidentadas.
11. Asesoramiento en el diseño de los medios de transportes terrestres, aéreos y marítimos y de los entornos por donde se desplazan; así como sobre la supervisión policial y en el desarrollo de normativa de aplicación.
12. Realización de Investigaciones sobre tráfico y seguridad.

7. ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

De todo lo anterior expuesto, es fácil entender dónde ubicar al profesional de la Psicología del Tráfico y de la Seguridad, lejos de la visión que solo se ubica en los tradicionales Centros de Reconocimiento.

7.1. En las Instituciones Públicas

- Administraciones públicas: General, Autonómicas y Locales.
- Universidades e Institutos de investigación.
- Centros de Salud.
- Hospitales.
- Centros Públicos de Enseñanza.
- Fundaciones y Empresas Públicas.

7.2. En las Empresas e Instituciones Privadas

- Centros de Reconocimiento.
- Centros de Formación.
- Gabinetes privados.
- Compañías o Centros que aborden la rehabilitación de conductores, u otros colectivos de los aquí contemplados.
- Centro de Formación de Conductores.
- Centros Privados de Enseñanza.
- Estaciones, Puertos y Aeropuertos.
- Compañías de transporte (terrestre, por carretera o ferrocarril, aéreo y marítimo) y la seguridad pública.

8. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA ACREDITACIÓN

La necesidad de velar por la seguridad y la salud como un valor social, garantizando una prestación de servicios de calidad por parte de los/las profesionales de la Psicología, así como la obligación de proteger los intereses profesionales de los/as psicólogos/as cualificados/as en Psicología del Tráfico y de la Seguridad, exigen el establecimiento de estándares profesionales de calidad.

Por todo esto el CGP, a instancias de la División de Psicología del Tráfico y de la Seguridad (PsTyS) pone en funcionamiento la acreditación de la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad, como marca de calidad accesible únicamente a aquellos psicólogos/as que reúnan los requisitos de acreditación establecidos en el presente documento.

Los/as solicitantes deberán aportar evidencias de los siguientes criterios generales y específicos para la obtención de la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad:

8.1. Requisitos Generales

1. Tener la licenciatura o grado en Psicología o título universitario extranjero que haya sido homologado oficialmente por el Estado español al título español de Psicología o título europeo universitario reconocido por el Ministerio de Educación, a efectos profesionales, de conformidad con lo establecido con el Real Decreto 1837/2008 de 8 de noviembre, por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español la referida Directiva 2005/36/CE y la Directiva 2006/100/CE, del Consejo, de 20 de noviembre de 2006, relativas al reconocimiento de cualificaciones profesionales, o norma posterior en vigor.
2. Tener la habilitación como Psicólogo/a Sanitario/a por una de las vías que actualmente están en vigor:
 - Estar habilitado como Psicólogo/a Sanitario/a según lo establecido en el número 6 de la disposición adicional séptima de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública (añadido por la disposición final octava de la Ley 3/2014, de 27 de marzo), y cumpliendo los requisitos que se determinaron en el número 2 de la disposición adicional sexta de la Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía Social.

- Ser Psicólogo/a Especialista en Psicología Clínica.

- Estar en posesión del Título Oficial de Máster en Psicología General Sanitaria.

En caso de carecer de alguno de los tres requisitos anteriormente señalados será posible solicitar la acreditación, pero dicha acreditación no faculta para el ejercicio profesional en el ámbito sanitario.

3. Estar colegiado en cualquier Colegio Oficial de Psicólogos de España y estar al corriente del pago de las cuotas colegiales. La experiencia profesional aportada deberá haberse desarrollado en periodo de alta colegial.

4. No estar cumpliendo sanción colegial, ni ninguna otra que comporte inhabilitación profesional o para cargo público.

8.2. Requisitos Específicos

A) Vía Ordinaria

1. Formación:

El/la profesional que opte a la Acreditación de la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad deberá cumplir uno de los siguientes dos requisitos en cuanto a actividad formativa:

- a) Haber completado 400 horas de formación teórica postgraduada específica en Psicología del Tráfico y de la Seguridad.

Tendrán la consideración de formación y computarán como número de horas lectivas de formación teórica, aquellas actividades cuya temática específica sea la Psicología del Tráfico y de la Seguridad, a través de:

- Jornadas.
- Congresos.
- Simposios.
- Sesiones clínicas.
- Otros cursos (talleres, seminarios, etc.).

Sólo serán consideradas, a estos efectos, las actividades organizadas o impartidas por las siguientes entidades:

- Sociedades científicas y profesionales reconocidas por el Consejo General de COP.
- Colegios profesionales (cursos organizados por Colegios Oficiales de Psicólogos, etc.).
- Universidades o centros/entidades vinculadas a la Universidad.
- Centros o entidades privadas con acreditado reconocimiento de la comunidad científica y profesional.

b) Haber desarrollado, al menos, 100 de actividad docente en actividades formativas cuya temática específica sea la Psicología del Tráfico y de la Seguridad.

2. Experiencia/Práctica Profesional:

Demostración documentalmente justificada de experiencia profesional de 4 años en esta área de especialización.

B) Vía Extraordinaria

Esta vía está prevista para aquellos psicólogos con experiencia y formación no reglada que no cumplan los criterios específicos y aquellos que ya están acreditados previamente por algún Colegio de Psicólogos de España.

C) Vía Extraordinaria Transitoria

Pueden solicitar la acreditación por esta vía extraordinaria transitoria:

1. Los/as profesionales de la Psicología acreditados/as por algún Colegio de Psicólogos de España, con anterioridad a la puesta en marcha de esta acreditación por el Consejo General.
2. Todos los/las profesionales de la psicología que cumplan los criterios generales de acreditación y reúnan los méritos suficientes en los plazos establecidos, según se determinan en los dos criterios siguientes:

1. Formación:

El/la profesional que opte a la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad deberá haber completado 150 horas de formación teórica postgraduada específica en este ámbito de especialización.

2. Experiencia/Práctica Profesional:

Demostración de práctica profesional en actividad reconocedora en Psicología del Tráfico y de la Seguridad equivalente a 4,5 años.

Se valorará la participación del solicitante en actividades de Investigación, Docencia, Publicaciones, Congresos, y otras relacionadas con la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad.

LA VÍA EXTRAORDINARIA TRANSITORIA ESTARÁ DISPONIBLE HASTA EL 10 DE MAYO DE 2024.

9. ÁMBITO DE LA ACREDITACIÓN

La Acreditación de la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad tendrá reconocimiento en el ámbito de todo el estado español.

10. VIGENCIA DE LA ACREDITACIÓN

La Acreditación tendrá una vigencia de 7 años a contar desde la fecha de la resolución aprobatoria.

11. RENOVACIÓN DE LAS ACREDITACIONES

Las personas colegiadas que hayan obtenido la Acreditación Nacional de Psicólogo/a Experto/a en Psicología del Tráfico y la Seguridad podrán solicitar su renovación si demuestran documentalmente haber cumplido uno de los dos siguientes requisitos:

- Haber mantenido un ejercicio profesional de 4 años de forma continua o de 5 años de forma discontinua en la actividad Reconocedora en Psicología del Tráfico y de la Seguridad.
- Haber realizado en esos 7 años una formación específica en Psicología del Tráfico y de la Seguridad de, al menos, 200 horas, o haber desarrollado docencia en esta materia de, al menos, 100 horas.