

Babot, Angeles

Análisis del modelo actual de evaluación psicológica de conductores de Córdoba

**Tesis para la obtención del título de
grado de Licenciada en Psicología**

Director: Trógolo, Mario Alberto

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional.](#)



**UNIVERSIDAD
CATÓLICA DE CÓRDOBA**

Universidad Jesuita

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CÓRDOBA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD
LICENCIATURA PSICOLOGÍA**

**TRABAJO INTEGRADOR FINAL
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

“Análisis del modelo actual de evaluación psicológica de conductores de Córdoba.”

Alumna: Babot, Angeles - 2003100.

Director: Trógolo, Mario Alberto

9 de Diciembre 2025

“Análisis del modelo actual de evaluación psicológica de conductores de Córdoba.”

Universidad Católica de Córdoba
Facultad de Ciencias de la Salud
Licenciatura Psicología

“Análisis del modelo actual de evaluación psicológica de conductores de Córdoba.”

Autora: Ángeles Babot
Trógolo, Mario Alberto
2025

RESUMEN

El presente estudio analizó el modelo actual de evaluación psicofísica y, en particular, la valoración psicológica de conductores en los Centros de Participación Comunal (CPC) de la ciudad de Córdoba. Si bien la normativa nacional exige acreditar aptitud psicofísica para obtener o renovar la licencia, no establece criterios técnicos ni instrumentos específicos para la evaluación psicológica, lo que habilita variaciones entre jurisdicciones y profesionales. El objetivo de esta investigación fue describir las prácticas, criterios y fundamentos que estructuran la evaluación en los CPC e identificar las tensiones entre el marco normativo y su implementación cotidiana. Se empleó un diseño cualitativo multimétodo, combinando análisis documental y entrevistas semiestructuradas realizadas a los informantes clave del circuito evaluativo (jefaturas de tránsito, responsables del examen teórico y práctico, y médicos del área psicofísica). El análisis temático permitió construir cuatro macrocategorías: finalidad del proceso evaluativo, aspectos motrices, cognitivos y emocionales considerados, procedimientos y prácticas institucionales, y rol del evaluador. Los resultados mostraron que la evaluación se orienta principalmente por un enfoque biomédico, con énfasis en variables sensoriales y clínicas, mientras que la dimensión psicológica queda fuera del dispositivo institucional y depende de derivaciones a profesionales externos sin protocolos unificados. La falta de estandarización, el tiempo limitado y la centralidad del criterio subjetivo del evaluador emergen como factores que condicionan la confiabilidad del proceso. Se concluye sobre la necesidad de integrar profesionales especializados, desarrollar protocolos comunes y fortalecer el valor preventivo del examen psicofísico en la ciudad de Córdoba.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. TEMA Y PROBLEMA.....	11
3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.....	13
4. OBJETIVOS.....	15
4.1 OBJETIVO GENERAL.....	16
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
5. METODOLOGÍA.....	17
5.1 TIPO DE ESTUDIO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	18
5.2 ÁMBITO DE ESTUDIO - CAMPO.....	19
5.3 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	19
5.4 INSTRUMENTO.....	20
5.5 PROCEDIMIENTO.....	21
5.6 ANÁLISIS DE DATOS.....	23
5.7 CONSIDERACIONES ÉTICAS.....	24
6. MARCO TEÓRICO.....	25
6.1 SEGURIDAD VIAL COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA Y EL ROL DEL FACTOR HUMANO.....	26
6.1.1 Distribución desigual y determinantes sociales del riesgo.....	27
6.1.2 La triada de la seguridad vial.....	28
6.1.3 Enfoque integrador y dimensión preventiva.....	30
6.2 MODELOS EXPLICATIVOS DEL COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR.....	31
6.3 HABILIDAD Y ESTILO DE CONDUCCIÓN.....	34
6.3.1 Relación entre habilidad, estilo y riesgo de siniestros.....	36
6.4 EVALUACIÓN PSICOLÓGICA DE CONDUCTORES: ENFOQUES, TÉCNICAS Y FUNDAMENTOS.....	37
6.4.1 Finalidad y fundamentos de la evaluación psicológica en tránsito.....	38
6.4.2 Enfoques de evaluación.....	39
6.4.3 Rol del psicólogo evaluador.....	40
6.4.4 Panorama internacional.....	40
6.5 NORMATIVA COMPARADA.....	42
7. RESULTADOS.....	46
7.1 FINALIDAD DEL PROCESO DE EVALUACIÓN.....	48
7.2 ASPECTOS EVALUADOS EN LA APTITUD CONDUCTIVA (DIMENSIONES MOTRIZ, COGNITIVA Y EMOCIONAL).....	50
7.3 PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS DEL PROCESO EVALUATIVO.....	51
7.4 ROL Y CRITERIO DEL EVALUADOR.....	52
8. DISCUSIÓN.....	55
9. CONCLUSIÓN.....	58
10. REFERENCIAS.....	61
11. ANEXO.....	68

1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros viales constituyen una de las principales problemáticas de salud pública a nivel global. La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023) estima que anualmente mueren 1,19 millones de personas en el tránsito, siendo la primera causa de muerte en jóvenes de 5 a 29 años. En Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024) informa que los índices de mortalidad se mantienen elevados en comparación con otros países de la región, y que la provincia de Córdoba presenta indicadores particularmente preocupantes. En este contexto, la prevención adquiere un rol central, especialmente a través de dispositivos orientados a garantizar que los conductores cuenten con las aptitudes necesarias para circular de manera segura.

La evaluación psicofísica, y dentro de ella, la evaluación psicológica, constituye uno de los pilares de la política pública en seguridad vial. Este proceso busca valorar funciones cognitivas, emocionales y conductuales, así como aspectos vinculados con la regulación afectiva, la toma de decisiones, la percepción del riesgo y la capacidad de respuesta ante imprevistos (Petit, 2014). No obstante, la legislación argentina presenta un marco amplio y poco específico: si bien la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 exige acreditar aptitud psicofísica, no define lineamientos técnicos, instrumentos ni criterios diagnósticos estandarizados para la evaluación psicológica, lo que habilita una gran variabilidad entre jurisdicciones.

La ciudad de Córdoba adhiere a este marco mediante la Ley Provincial N.º 10.703 y la Ordenanza Municipal N.º 11.280, asignando a los Centros de Participación Comunal (CPC) la responsabilidad de llevar adelante el proceso evaluativo. Sin embargo, distintos trabajos sobre políticas públicas y prácticas institucionales advierten que, cuando las normativas son inespecíficas, los procedimientos tienden a estructurarse según los recursos disponibles y no necesariamente según criterios fijos técnico-profesionales (Flores-Kanter & Medrano, 2019). En el caso de Córdoba, no existen lineamientos unificados sobre quién debe realizar la evaluación psicológica, qué dimensiones considerar, qué instrumentos emplear o cómo interpretar la información obtenida.

A pesar de su importancia dentro del sistema de seguridad vial, la literatura científica local carece de estudios que describan cómo se implementa la evaluación psicológica de conductores en esta jurisdicción, qué profesionales intervienen, qué modelo conceptual guía las decisiones y cómo se articulan los criterios psicológicos con las exigencias médicas y administrativas. Esta ausencia de evidencia limita la posibilidad de analizar la validez,

confiabilidad y equidad del sistema evaluativo vigente. Comprender estas dinámicas resulta indispensable, dado que los siniestros viales no solo son un fenómeno técnico, sino también psicológico y social: involucran percepciones, emociones, procesos atencionales y toma de decisiones en condiciones de riesgo (Petit, 2014).

En este marco, la presente investigación se propone analizar las prácticas, criterios y fundamentos que estructuran la evaluación psicológica de conductores en la ciudad de Córdoba, atendiendo a las tensiones entre la normativa formal y la implementación cotidiana realizada en los CPC. Se adopta un enfoque cualitativo, adecuado para explorar significados, experiencias y racionalidades prácticas desde la perspectiva de los actores involucrados (Flick, 2015; Vasilachis de Gialdino, 2006). Este enfoque permite recuperar dimensiones subjetivas y situadas del proceso evaluativo, aportando una comprensión profunda del funcionamiento del sistema y de los sentidos que los trabajadores atribuyen a su tarea.

El trabajo se orienta por las siguientes preguntas:

1. ¿Cómo conciben los trabajadores del CPC la finalidad del proceso de evaluación psicofísica?
2. ¿Qué aspectos motrices, cognitivos y emocionales consideran relevantes para determinar la aptitud conductiva?
3. ¿Qué procedimientos y prácticas concretas estructuran el proceso evaluativo cotidiano?
4. ¿Qué rol desempeña el criterio profesional médico, administrativo o clínico en la toma de decisiones?

A partir de estas preguntas, el estudio busca producir un análisis integral del modelo evaluativo vigente, identificar fortalezas y debilidades, y aportar evidencia empírica que permita reflexionar sobre la necesidad de estandarizar procedimientos, fortalecer la formación especializada y mejorar la validez preventiva del sistema.

En síntesis, este trabajo se inscribe en la necesidad de comprender cómo se evalúa a quienes conducen, qué criterios psicológicos se ponen en juego y qué implicancias tiene esto para la seguridad vial en la provincia de Córdoba.

2. TEMA Y PROBLEMA

TEMA

Evaluación psicológica de conductores en Córdoba.

PROBLEMA

Aunque la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 establece la obligatoriedad de la evaluación psicofísica para la obtención y renovación de licencias de conducir, la evaluación psicológica carece de criterios técnicos estandarizados que orienten su implementación. La ausencia de lineamientos claros y unificados genera la posibilidad de que los procedimientos utilizados para valorar la aptitud psicológica varíen entre centros y profesionales. En la ciudad de Córdoba, la normativa vigente adhiere al marco nacional, pero no especifica protocolos precisos ni define con claridad los roles profesionales involucrados en la evaluación psicofísica. Esta falta de directrices sistemáticas puede derivar en prácticas potencialmente heterogéneas dentro de los CPC. Dado el rol preventivo que cumple la evaluación psicológica al identificar factores de riesgo y promover la conducción segura, resulta fundamental comprender cómo se implementa en la práctica para garantizar su confiabilidad, equidad y valor preventivo en el otorgamiento de licencias.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La evaluación psicológica de conductores constituye una herramienta preventiva central para garantizar la aptitud psicofísica de las personas que desean obtener o renovar su licencia de conducir. Su finalidad es contribuir a la seguridad vial, reduciendo los riesgos asociados a funciones cognitivas, emocionales o conductuales que pueden interferir en la conducción segura (Petit, 2014). La relevancia de este enfoque se sustenta en que el factor humano se identifica como la causa principal en la mayoría de los siniestros viales, según numerosos estudios nacionales e internacionales (Aldea Muñoz, 2002; de Oña et al., 2014; Organización Mundial de la Salud [OMS], 2010;).

Desde una perspectiva cognitiva, Rumar (1985) enfatiza que la aptitud para conducir no depende únicamente de la ausencia de trastornos clínicos, sino también del funcionamiento adecuado de capacidades como la atención, la percepción, el juicio y la toma de decisiones, elementos indispensables para enfrentar las demandas del tránsito. Esto refuerza la necesidad de contar con evaluaciones psicológicas técnicamente fundamentadas y aplicadas por profesionales capacitados. En este contexto, resultó pertinente examinar cómo se llevan a cabo estas evaluaciones en la ciudad de Córdoba, qué aspectos consideran, qué criterios utilizan, qué técnicas aplican y quiénes son los profesionales responsables de realizarlas. Analizar estos elementos permitió identificar los fundamentos, procedimientos y métodos que orientan el modelo de evaluación actual, así como describir posibles tensiones entre lo establecido por la normativa y las prácticas efectivamente implementadas.

El presente estudio busca realizar un aporte general al campo de la seguridad vial, y de manera particular, a la psicología aplicada al tránsito, ámbito en el que las intervenciones no siempre responden a principios y criterios derivados de la investigación científica (Alonso, 2012). Por ello, generar y recopilar información actualizada sobre el modelo de evaluación de conductores en Córdoba permitió reflexionar críticamente sobre sus alcances, limitaciones y necesidades de mejora, contribuyendo al fortalecimiento de las políticas de seguridad vial y del rol de la psicología en la salud pública.

4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar el modelo actual de evaluación psicológica de conductores de Córdoba.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar el alcance o finalidad de la evaluación de conductores.
2. Identificar los aspectos (motrices, cognitivos, psicológicos, conductuales) que se evalúan.
3. Describir los enfoques, técnicas y procedimientos utilizados.
4. Caracterizar a los profesionales responsables de la evaluación.

5. METODOLOGÍA

5.1 TIPO DE ESTUDIO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

La investigación se encuadro en un enfoque cualitativo, que permitió comprender los significados, prácticas y criterios profesionales que organizan la evaluación psicológica de conductores en Centros de Participación Comunal (CPC) de la ciudad de Córdoba. Desde la perspectiva de Denzin y Lincoln (2011), los estudios cualitativos buscan interpretar los fenómenos sociales “en los contextos naturales en los que ocurren”, atendiendo a las experiencias, discursos y prácticas de los actores involucrados, porque el objetivo es explorar procesos y no simplemente medir variables.

Además, se adoptó un diseño exploratorio-descriptivo. Según Hernández Sampieri, Fernández-Collado y Baptista (2018), los estudios exploratorios son pertinentes cuando existen escasos antecedentes sistematizados sobre el fenómeno de interés y se busca generar un acercamiento inicial que permita identificar categorías relevantes. A su vez, los estudios descriptivos procuran detallar con precisión las características, prácticas y dinámicas del fenómeno estudiado. Este diseño permitió explorar las prácticas reales de evaluación psicofísica en la ciudad de Córdoba y describir cómo se implementan los procedimientos, qué criterios se utilizan para determinar la aptitud y cuáles son las brechas entre el marco normativo y su aplicación cotidiana.

5.2 ÁMBITO DE ESTUDIO - CAMPO

El estudio se llevó a cabo en el marco del proceso de obtención de licencia por primera vez y renovación de licencias de conducir en la ciudad de Córdoba, específicamente en los Centros de Participación Comunal (CPC). Este espacio constituye el ámbito institucional donde se implementan las evaluaciones psicofísicas exigidas por la normativa vigente Ley Nacional 24.449, Ley Provincial 10.703 y Ordenanza Municipal 11.280 y donde se desarrollan las distintas etapas del circuito evaluativo, que incluyen el examen psicofísico, la evaluación teórica y la prueba práctica de conducción.

El trabajo de campo se situó dentro de este dispositivo municipal, abarcando tanto las áreas operativas encargadas de la evaluación psicofísica como las dependencias administrativas responsables del resto del proceso de emisión de licencias. Asimismo, se analizaron los documentos institucionales utilizados en la práctica cotidiana, protocolos operativos, instructivos internos y formularios administrativos junto con la normativa aplicable en sus distintos niveles. Este ámbito resultó pertinente para los objetivos de la investigación, ya que permitió observar cómo se desarrolla efectivamente la evaluación psicofísica en la ciudad de Córdoba, identificar los roles profesionales involucrados y describir las diferencias entre los procedimientos establecidos por la normativa y su implementación real en los CPC.

5.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población de este estudio estuvo conformada por los profesionales que intervienen en el proceso de evaluación necesario para la obtención y renovación de licencias de conducir en los CPC de la ciudad de Córdoba. Esta población incluye a los agentes responsables de las distintas etapas del circuito evaluativo, como la instancia psicofísica, el examen teórico, la prueba práctica de conducción y las tareas administrativas vinculadas al trámite.

Para este estudio se utilizó un muestreo de informantes clave, dado que el objetivo es comprender en profundidad cómo se implementa la evaluación psicológica de conductores en los Centros de Participación Comunal (CPC) de la ciudad de Córdoba. Este tipo de muestreo resultó adecuado cuando se requirió acceder a información especializada, situada y difícil de obtener mediante procedimientos de muestreo probabilístico.

Los informantes clave fueron profesionales directamente involucrados en el proceso evaluativo fueron: tres jefas del área de tránsito, cuatro responsables del examen teórico, tres responsables del práctico, y cuatro médicos/as, quienes poseen un conocimiento privilegiado sobre los criterios, procedimientos y decisiones que orientan la práctica cotidiana. Su experiencia y rol institucional les permite aportar datos relevantes sobre los fundamentos, modelos, técnicas y lógicas disciplinares que guían la evaluación, así como sobre las tensiones que pueden existir entre las normativas vigentes y las prácticas efectivamente implementadas.

5.4 INSTRUMENTO

El instrumento principal de recolección de datos fue una entrevista semiestructurada diseñada específicamente para esta investigación. La guía de entrevista organizó las preguntas en bloques temáticos que varían según el rol del entrevistado/a dentro del proceso de evaluación de licencias. Los ejes contemplan aspectos tales como el perfil profesional del participante, los procedimientos aplicados en la evaluación, los criterios utilizados para determinar la aptitud, las herramientas e instrumentos empleados, posibles diferencias según tipo de licencia o grupo etario, y percepciones sobre las fortalezas y debilidades del modelo actual.

El formato semiestructurado resultó pertinente para estudios cualitativos, ya que permitió obtener información sistematizada a partir de preguntas guía, al mismo tiempo que ofrece la flexibilidad necesaria para profundizar en aspectos emergentes durante la conversación. Según Flick (2014), este tipo de entrevista facilita el acceso a los significados y prácticas reales de los actores, mientras que Kvale (2011) destaca su utilidad para explorar experiencias, interpretaciones y criterios profesionales en profundidad. La entrevista semiestructurada se complementó con el análisis documental de la normativa vigente y de los documentos institucionales vinculados al proceso evaluativo, lo cual permitió contextualizar y triangular la información obtenida.

5.5 PROCEDIMIENTO

El estudio se desarrolló bajo un diseño cualitativo multimétodo (Vasilachis de Gialdino, 2006), que combinó la toma de entrevistas semiestructuradas con un análisis documental de la normativa vigente. Esta articulación responde a una lógica de triangulación metodológica (Flick, 2014), entendida como la integración de diferentes técnicas de recolección de datos para fortalecer la validez interpretativa y obtener una comprensión más amplia del fenómeno estudiado.

En una primera etapa, se llevó a cabo una revisión exhaustiva de la normativa nacional, provincial y municipal relacionada con la evaluación psicofísica para la obtención de licencias de conducir. Este análisis documental permitió contextualizar el dispositivo evaluativo y elaborar la guía de entrevistas.

Luego, se estableció contacto con los Centros de Participación Comunal (CPC) para solicitar autorización institucional y coordinar la participación de los profesionales involucrados en el proceso de otorgamiento de licencias. Una vez obtenido el consentimiento institucional y el consentimiento informado de cada participante, se realizaron entrevistas semiestructuradas en modalidad presencial, de acuerdo con la disponibilidad de los entrevistados/as.

Las entrevistas fueron registradas en audio, previo consentimiento, con el fin de garantizar la fidelidad del material y facilitar su posterior análisis. El corpus fue transcrito de manera textual, resguardando el anonimato y la confidencialidad de los participantes.

Finalmente, se efectuó un análisis temático del corpus (Braun & Clarke, 2006), en conjunto con los hallazgos del análisis documental. Este proceso combinó codificación abierta, agrupamiento conceptual y construcción de categorías analíticas, siguiendo los lineamientos de Flores-Kanter y Medrano (2019). El procesamiento de los datos se realizó mediante el software Atlas.ti 23, lo que permitió identificar patrones, tensiones y discrepancias entre la normativa y las prácticas efectivamente implementadas en los CPC.

5.6 ANÁLISIS DE DATOS

El análisis de los datos se realizó mediante la técnica de análisis temático, siguiendo las orientaciones metodológicas propuestas por Braun y Clarke (2006). Este enfoque resultó pertinente para estudios cualitativos que buscan identificar patrones de significado, describir prácticas y analizar experiencias dentro de un contexto institucional específico. Esta técnica permite organizar el material en categorías conceptuales que emergen del propio discurso de los/as entrevistados/as y, simultáneamente, contrastarlo con los lineamientos normativos y teóricos relevantes.

El proceso analítico se desarrolló en varias etapas. En primer lugar, se efectuó una lectura exhaustiva y reiterada de las transcripciones de las entrevistas, a fin de familiarizar el contenido y comenzar a identificar unidades de sentido relevantes. Luego, se realizó una codificación inicial, asignando etiquetas descriptivas a fragmentos de texto que hagan referencia a prácticas, criterios, percepciones, tensiones o problemáticas relacionadas con el proceso de evaluación psicofísica. Posteriormente, los códigos se organizaron en categorías temáticas que permitan reunir las ideas principales surgidas de las entrevistas. Estas categorías se revisaron y ajustaron de manera flexible, teniendo en cuenta su relación con los objetivos del estudio. Finalmente, se llevó a cabo una triangulación de fuentes, contrastando la información proveniente de las entrevistas con la normativa vigente y con los documentos institucionales. Este procedimiento permitió identificar coincidencias, diferencias y posibles brechas entre lo establecido en las normativas y lo que ocurre en la práctica.

5.7 CONSIDERACIONES ÉTICAS

La investigación se realizó siguiendo los principios éticos de la Declaración de Helsinki. La participación en las entrevistas fue voluntaria, con previa aceptación de un consentimiento informado verbal, que explicó los objetivos del estudio, la modalidad de participación y el derecho a retirarse en cualquier momento sin consecuencias.

Se garantizó el anonimato de las personas entrevistadas mediante la supresión de nombres propios y cualquier dato que permita su identificación. Asimismo, se preservó la confidencialidad institucional: los Centros de Participación Comunal (CPC) no fueron mencionados por su denominación específica, sino que son identificados mediante códigos alfanuméricos (por ejemplo, *CPC "A"*, *CPC "B"*, *CPC "C"*), asignados de manera aleatoria para evitar su reconocimiento.

Las entrevistas fueron grabadas únicamente con autorización previa y utilizadas exclusivamente con fines académicos. Los audios y transcripciones fueron almacenados de forma segura y tendrán acceso únicamente la investigadora y la dirección del trabajo. Se evitó cualquier situación que pudiera generar conflicto de intereses o afectar la relación laboral de los participantes; el estudio no evaluó desempeños individuales, sino prácticas institucionales generales.

Finalmente, cabe destacar que el proyecto se ajustó al Código de Ética de la Federación de Psicólogos de la República Argentina y a los lineamientos éticos de investigación establecidos por la Universidad.

6. MARCO TEÓRICO

6.1 SEGURIDAD VIAL COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA Y EL ROL DEL FACTOR HUMANO

La seguridad vial ha dejado de ser una preocupación exclusiva del ámbito del tránsito para consolidarse como un problema de salud pública y de desarrollo sostenible a nivel global. Los siniestros viales forman parte de una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo, afectando principalmente a niños, adolescentes y adultos jóvenes entre 5 y 29 años. Según el Informe Mundial sobre Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (2023), cada año mueren aproximadamente 1,19 millones de personas a causa de incidentes de tránsito, mientras que decenas de millones más resultan heridas, muchas de ellas con secuelas permanentes que afectan su calidad de vida, su autonomía y su participación social.

A partir de estas cifras, la OMS (2023) destaca que mejorar la seguridad vial es un componente esencial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular los objetivos número 3.6 y 11.2, orientadas a reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito y a garantizar sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles. En el mismo sentido, el International Transport Forum (2023) enfatiza que la seguridad vial debe integrarse en las estrategias nacionales de salud pública y movilidad sustentable, reconociendo su carácter transversal que requiere coordinación entre los sectores salud, transporte, educación y seguridad. El carácter preventivo, es el que busca reducir riesgos antes de que ocurran los siniestros, no solo atender consecuencias y por último, que sea socialmente equitativo es decir, reconocer que ciertos grupos son más vulnerables y necesitan intervenciones diferenciadas. Esto permite postular que la seguridad vial sea concebida como un derecho, ya que, cuando un país mejora su seguridad vial, no solo protege la salud individual, sino que también fortalece la sostenibilidad de su sistema de salud, su economía y su planificación urbana.

6.1.1 Distribución desigual y determinantes sociales del riesgo

Es importante destacar que los siniestros viales no se distribuyen de manera homogénea a todos los países. Las estadísticas globales muestran que más del 90 % de las muertes por tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medios, donde las condiciones socioeconómicas, la infraestructura deficiente y la débil aplicación de políticas de control aumentan la vulnerabilidad de la población (OMS, 2023). En estos contextos, los grupos de mayor riesgo son los jóvenes y los varones, especialmente motociclistas y peatones, quienes forman parte de una proporción significativa de las víctimas fatales. Este patrón de distribución desigual muestra que la siniestralidad vial no solo responde a factores técnicos o de tránsito, sino también a determinantes sociales y económicos más amplios que condicionan la exposición al riesgo y la posibilidad de prevenirlo.

A este enfoque global se suman las evidencias provenientes del estudio de la movilidad urbana en América Latina, que muestran que la distribución del riesgo también es desigual dentro de las propias ciudades. Según Rey y Cardozo (2007), la vulnerabilidad en la movilidad surge de la interacción entre características individuales como la edad, las capacidades físicas o el modo de desplazamiento y factores del entorno urbano, tales como la calidad de la infraestructura, la presencia de barreras físicas o simbólicas, la iluminación y la señalización disponible. Desde esta perspectiva, ciertos grupos como peatones, ciclistas y motociclistas presentan una mayor exposición al riesgo, lo que los posiciona como actores especialmente vulnerables dentro del sistema de tránsito (Rey & Cardozo, 2007).

Asimismo, el diseño desigual del espacio urbano profundiza estas brechas: la precariedad de veredas, la falta de señalización, los obstáculos en la vía pública y la ausencia de mecanismos adecuados de control hacen que ciertos sectores socioeconómicos, especialmente quienes viven en áreas periféricas, enfrenten mayores dificultades para

desplazarse de manera segura. De este modo, el espacio urbano puede convertirse en un escenario que reproduce desigualdades sociales, reforzando la vulnerabilidad de determinados grupos poblacionales (Rey & Cardozo, 2007). Estos aportes permiten comprender que la siniestralidad vial es un fenómeno estructurado por determinantes sociales, económicos y territoriales. No todas las personas están expuestas del mismo modo, ni cuentan con las mismas condiciones de protección, lo que vuelve imprescindible incorporar la perspectiva de desigualdad en el análisis y en el diseño de políticas preventivas.

6.1.2 La triada de la seguridad vial

Los siniestros viales son fenómenos multicausales que emergen de la interacción dinámica entre tres dimensiones clásicas del sistema vial: el comportamiento humano, las características del vehículo y las condiciones del entorno (Evans, 1996; Organización Mundial de la Salud [OMS], 2023). Esta perspectiva, ampliamente utilizada en el campo de la seguridad vial y la salud pública, permite comprender que ningún siniestro es resultado de un único factor aislado, sino de la convergencia de condiciones cognitivas, técnicas y ambientales.

Desde el enfoque psicológico y conductual, el llamado “factor humano” constituye el componente que desencadena la mayor cantidad de siniestros. Conducir implica una actividad compleja, dinámica y autorregulada, que exige procesar información de manera constante, anticipar movimientos propios y ajenos, sostener la atención y tomar decisiones bajo presión (Groeger, 2000). Lejos de reducirse a la imprudencia individual, los errores humanos se vinculan con limitaciones inherentes a los procesos cognitivos como la atención, percepción,

memoria o razonamiento, que afectan la capacidad de respuesta ante las demandas del tránsito (Reason, 1990; Elander, West & French, 1993). Estos errores incluyen fallas involuntarias, decisiones incorrectas ante situaciones complejas y violaciones deliberadas de normas, como el exceso de velocidad o la conducción bajo efectos del alcohol (Reason, 1990). La evidencia empírica ha demostrado que entre el 84 % y el 93 % de los siniestros se asocian a errores o decisiones humanas (Treat et al., 1979), lo que subraya la relevancia de incorporar evaluaciones psicológicas preventivas dentro de las políticas públicas de seguridad vial (Petit, 2014; OMS, 2023).

Sin embargo, el comportamiento humano no opera en el vacío: está mediado y condicionado por las características técnicas del vehículo. El “factor vehicular” incluye el diseño estructural, el mantenimiento mecánico, el estado de frenos, neumáticos y sistemas eléctricos, así como la presencia de tecnologías de seguridad activa y pasiva (Evans, 1996). Aunque estadísticamente representa un porcentaje menor de causalidad directa aproximadamente entre el 5 % y el 10 %, su impacto es tanto decisivo como regulador de la severidad del siniestro. Una falla mecánica puede impedir que el conductor evite un choque o aumentar sus consecuencias, y la ausencia de tecnologías modernas como ABS (Sistema Antibloqueo de Frenos), control de estabilidad o dispositivos ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) incrementa el riesgo, especialmente en países donde el parque automotor es más antiguo y los controles técnicos son insuficientes (OMS, 2023). En la última década, la incorporación de sistemas de asistencia al conductor y sensores de automatización parcial ha mejorado la seguridad vehicular, aunque su eficacia depende de la interacción adecuada entre el vehículo y las capacidades del usuario (International Transport Forum, 2023).

El tercer componente, el “factor ambiental”, abarca tanto las condiciones físicas del entorno vial, calidad del pavimento, geometría de la vía, señalización, iluminación, densidad vehicular y condiciones climáticas, como variables socio-urbanas vinculadas a la planificación territorial y al uso del espacio público. La literatura especializada muestra que el diseño y mantenimiento de la infraestructura, la visibilidad, las características de la vía y las condiciones ambientales influyen directamente en la percepción, la toma de decisiones y el desempeño del conductor (Garber & Hoel, 2009). La infraestructura deficiente, la ausencia de políticas de movilidad sustentable o la falta de señalización adecuada constituyen causas frecuentes de siniestralidad, especialmente en ciudades con altos niveles de desigualdad estructural. Desde la salud pública, este factor también se vincula con la equidad en el acceso

a sistemas de transporte seguros, tal como establece el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11.2 (Naciones Unidas, 2015). Al mismo tiempo, el entorno puede actuar como factor protector cuando incorpora principios del Safe System Approach, orientados a reducir las consecuencias del error humano mediante el diseño seguro del espacio, sin depender exclusivamente del comportamiento individual (International Transport Forum, 2023). Esto incluye estrategias como rotondas, separadores físicos, iluminación inteligente, límites de velocidad adaptativos y entornos urbanos que priorizan la seguridad peatonal.

Estos tres componentes conforman una visión sistémica que reconoce que el riesgo vial emerge de la interacción simultánea entre personas, vehículos y entorno. Abordar la seguridad vial desde esta perspectiva implica comprender que la reducción de los siniestros no depende sólo de modificar conductas individuales, sino de intervenir en la totalidad del sistema, fortaleciendo el comportamiento seguro, la tecnología vehicular y el ambiente urbano en el que se producen los desplazamientos.

6.1.3 Enfoque integrador y dimensión preventiva

La interacción entre los tres factores humano, vehicular y ambiental configura la complejidad del sistema vial. Si bien el factor humano es el más determinante, los otros dos actúan como condiciones contextuales que pueden amplificar o mitigar sus efectos (Evans, 1996).

Desde un enfoque de salud pública, comprender la seguridad vial requiere reconocer su carácter multicausal y prevenible, promoviendo políticas intersectoriales que aborden

simultáneamente las dimensiones estructurales, tecnológicas, conductuales y psicológicas del fenómeno (International Transport Forum, 2023). Entonces, la evaluación psicofísica y psicológica de los conductores se presenta como una estrategia de prevención primaria, orientada a garantizar que las personas cuenten con las capacidades cognitivas, emocionales y conductuales necesarias para una conducción segura. Tal como establece la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, la aptitud psicofísica es un requisito indispensable para obtener o renovar la licencia de conducir. Sin embargo, la falta de estandarización en los criterios y procedimientos puede limitar la eficacia de esta medida preventiva, generando disparidades entre jurisdicciones y centros evaluadores.

Por lo tanto, comprender el tránsito como un problema de salud pública implica no solo cuantificar sus consecuencias, sino también analizar críticamente los dispositivos institucionales y psicológicos que buscan prevenirlo. Entre ellos, la evaluación psicológica se constituye como una herramienta de articulación entre salud, seguridad y ética profesional, justificando la necesidad de revisar su implementación y fundamentos teóricos en la provincia de Córdoba.

Comprender la seguridad vial desde una perspectiva integradora implica reconocer que la prevención no se limita a la infraestructura o la normativa, sino que requiere intervenir sobre las dimensiones psicológicas y comportamentales de los usuarios viales. En este sentido, los modelos explicativos del comportamiento del conductor aportan un marco teórico para analizar cómo los procesos cognitivos, emocionales y sociales influyen en la toma de decisiones al volante y, por ende, en la ocurrencia de los siniestros. Estos modelos, desarrollados por autores como Reason (1990), Rumar (1985) y Evans (1996), permiten comprender en profundidad el factor humano, eje central del presente trabajo.

6.2 MODELOS EXPLICATIVOS DEL COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR

El análisis del comportamiento del conductor constituye un eje central en la comprensión de la siniestralidad vial, dado que la mayoría de los incidentes de tránsito se originan en errores o decisiones humanas (Rumar, 1985; Evans, 1996). Desde la psicología, diversos modelos teóricos han buscado explicar por qué las personas conducen de determinada manera y cómo los procesos mentales y conductuales influyen en la seguridad vial. Estos enfoques resultan especialmente relevantes para el presente trabajo, ya que permiten fundamentar el papel de la evaluación psicológica como herramienta de prevención primaria.

Reason (1990) desarrolla un modelo ampliamente utilizado para comprender el origen de los errores humanos en sistemas complejos, y su aplicación al ámbito del tránsito resulta especialmente pertinente. Su propuesta no se limita a enumerar fallas posibles, sino que ofrece un marco explicativo que permite analizar cómo las limitaciones cognitivas, las demandas del entorno y las características de la tarea se combinan para generar comportamientos riesgosos durante la conducción.

Desde esta perspectiva, Reason (1990) se distingue entre errores no intencionales y violaciones, diferenciación clave para interpretar el comportamiento del conductor en términos de procesos psicológicos subyacentes y no únicamente de conductas observables. Los errores no intencionales son aquellos fallos que ocurren sin intención consciente de transgredir una norma, y que suelen derivarse de restricciones cognitivas, de la complejidad de la tarea o de la interacción con condiciones ambientales exigentes. Dentro de esta categoría se encuentran los errores de conocimiento o de planeamiento, que surgen cuando el conductor interpreta incorrectamente una situación, evalúa de modo inadecuado los riesgos o aplica un esquema mental inapropiado. En la práctica vial, esto puede manifestarse cuando se subestima la severidad de una curva, se interpreta de forma errónea la distancia de frenado o se malentende una señalización.

Otro tipo de error no intencional descrito por Reason (1990) son los lapsus o deslices (slips), que constituyen fallas en la ejecución motora de una acción correctamente planificada. Se producen cuando el conductor, aún sabiendo qué hacer, ejecuta una maniobra incorrecta por fatiga, distracción, presión temporal o automatismos propios de tareas muy practicadas. Estos deslices pueden presentarse en acciones tan cotidianas como activar un comando

equivocado, presionar el pedal incorrecto o realizar una maniobra habitual en un contexto inapropiado.

El aporte de Reason (1990) resulta central para la comprensión de la conducta vial porque desplaza la explicación del siniestro desde la noción de imprudencia individual hacia una mirada más amplia sobre las limitaciones humanas y su interacción con las demandas del entorno. Su modelo permite analizar los errores como fenómenos esperables dentro del funcionamiento cognitivo y enfatiza la necesidad de diseñar sistemas viales que contemplen estas fallas, reforzando el principio de que la seguridad debe sustentarse en entornos, vehículos y políticas capaces de amortiguar las consecuencias de los errores inevitables.

A diferencia de los errores no intencionales, las violaciones implican la transgresión deliberada de normas o reglas de circulación. Sin embargo, tal como aclara Reason (1990), estas conductas no deben interpretarse únicamente como actos antisociales o intenciones conscientes de infringir la ley; muchas veces responden a presiones contextuales, normas informales del grupo, hábitos aprendidos de manera inadecuada o incluso prácticas culturales naturalizadas dentro de determinados entornos viales. En el tránsito, las violaciones se manifiestan en conductas como exceder los límites de velocidad, utilizar el teléfono celular durante la conducción, realizar maniobras prohibidas o conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

Reason (1990) sostiene que la comprensión de estas conductas requiere analizar no sólo la intencionalidad del sujeto, sino también los mecanismos psicológicos y sociales que las sostienen. Desde esta perspectiva, las violaciones pueden relacionarse con rasgos de personalidad, como la impulsividad, la búsqueda de sensaciones o la baja adherencia normativa, pero también con condiciones estructurales del entorno, como la percepción de baja fiscalización, la tolerancia social al incumplimiento o la presencia de modelos de aprendizaje que legitiman el riesgo.

Este enfoque resulta especialmente relevante para el análisis del comportamiento del conductor, porque permite reconocer que no todos los comportamientos de riesgo son voluntarios en el sentido estricto, y que incluso las violaciones deliberadas suelen estar insertas en dinámicas sistémicas más amplias. Así, Reason (1990) plantea que los sistemas de seguridad deben asumir que las personas cometen errores y violaciones, y que el diseño del

entorno, las políticas de control y las intervenciones preventivas deben orientarse a mitigar sus consecuencias, no sólo a evitarlas mediante apelaciones a la responsabilidad individual.

La teoría de Reason ofrece, en este sentido, un sustento conceptual directo para la implementación de evaluaciones psicológicas preventivas, orientadas a identificar patrones de impulsividad, fallas atencionales, baja autorregulación o tendencias a la violación normativa que incrementan la probabilidad de siniestro. Al mismo tiempo, integra la dimensión cognitiva con factores contextuales y socioculturales, permitiendo concebir la conducción como una práctica influenciada tanto por las capacidades del individuo como por el entorno vial, las normas formales e informales y la cultura de tránsito dominante.

6.3 HABILIDAD Y ESTILO DE CONDUCCIÓN

Las investigaciones sobre el comportamiento del conductor han demostrado que existen múltiples factores asociados a la seguridad vial, entre los cuales se incluyen variables demográficas, sociales, emocionales, cognitivas y de personalidad (Evans, 1996; Groeger, 2000). En esta línea, diversos estudios resaltan que la conducción no es únicamente un proceso técnico, sino una actividad fuertemente influida por los estados internos, las motivaciones y el contexto social del individuo. Aldea Muñoz (2002), por ejemplo, sostiene que las personas suelen conducir de acuerdo con sus rasgos de personalidad y estados

emocionales momentáneos, lo que implica que factores como la impulsividad, la tensión emocional o la presión social pueden incrementar significativamente el riesgo de siniestro.

En este marco, Elander, West y French (1993) proponen distinguir dos grandes dimensiones del comportamiento en la conducción: la habilidad de conducción (driving skill) y el estilo de conducción (driving style). Esta distinción resulta de especial relevancia para el análisis psicológico, ya que permite comprender que la ocurrencia de siniestros no depende únicamente de la destreza técnica, sino también de patrones motivacionales, emocionales y sociales que moldean la manera habitual de conducir.

La habilidad de conducción se refiere al conjunto de capacidades psicofísicas, cognitivas y motoras que permiten ejecutar de manera segura y eficiente las tareas de conducción (Elander et al., 1993). Incluye procesos como la percepción, la atención, la coordinación visomotora, la memoria de trabajo, la anticipación del riesgo y el control del vehículo. En términos prácticos, una persona con alta habilidad es capaz de manejar correctamente el vehículo, mantener la estabilidad, reaccionar ante imprevistos y ejecutar maniobras adecuadas en condiciones variables de tránsito.

Estas habilidades se adquieren mediante la experiencia y el aprendizaje procedimental, pero pueden verse afectadas por la fatiga, el consumo de sustancias, la edad o alteraciones emocionales (Groeger, 2000). Aquí resulta pertinente lo señalado por Aldea Muñoz (2002), quien remarca que los estados emocionales como estrés, frustración o preocupación pueden interferir en variables críticas como el tiempo de reacción, la atención o la coordinación, disminuyendo temporalmente la habilidad efectiva del conductor.

Por esto, la evaluación psicofísica debe contemplar condiciones tanto estables como transitorias del individuo, incluyendo factores de personalidad, estados emocionales circunstanciales y nivel de fatiga, ya que todos ellos influyen en la ejecución de las habilidades necesarias para una conducción segura.

El estilo de conducción hace referencia al patrón estable de comportamientos y actitudes que caracteriza la manera habitual de conducir de una persona (Elander et al., 1993). A diferencia de la habilidad, el estilo se vincula con factores motivacionales, emocionales y de personalidad; es decir, la forma en que el individuo interpreta las normas, su nivel de agresividad, su búsqueda de sensaciones y su tolerancia al riesgo (Evans, 1996).

Un estilo de conducción seguro se caracteriza por la prudencia, la anticipación y la adaptación al contexto. En contraste, un estilo riesgoso incluye comportamientos como exceso de velocidad, adelantamientos imprudentes, conducción bajo presión emocional o distracción voluntaria. La integración de variables psicosociales resulta central en este punto. Aldea Muñoz (2002) muestra que muchos individuos ajustan su modo de conducir según su estado emocional, y que factores como la hostilidad, la tensión psicológica, el estrés o la influencia de modelos sociales pueden consolidar estilos peligrosos. La conducción agresiva, competitiva o imprudente no surge únicamente de la destreza, sino también de predisposiciones temperamentales, aprendizajes sociales y contextos culturales que moldean actitudes frente al riesgo.

6.3.1 Relación entre habilidad, estilo y riesgo de siniestros

Si bien una alta habilidad técnica suele asociarse a un menor riesgo, las investigaciones demuestran que las personas con buenas destrezas pueden presentar igualmente altos niveles de riesgo si su estilo motivacional es impulsivo o transgresor (Elander et al., 1993; Evans, 1996). Es decir, un conductor hábil puede tomar decisiones peligrosas si subestima el riesgo, si busca sensaciones intensas o si experimenta emociones negativas que alteran su percepción del entorno.

En este sentido, los estudios psicosociales aportan evidencia clave. Aldea Muñoz (2002) muestra que emociones intensas como estrés, ira o frustración pueden reducir la capacidad de juicio, generar decisiones impulsivas y favorecer maniobras riesgosas, incluso en conductores con habilidades avanzadas. Esto refuerza la idea de que el riesgo vial no puede comprenderse exclusivamente desde la destreza técnica, sino como resultado de la interacción

entre capacidades cognitivas, rasgos de personalidad, estados emocionales y presiones sociales.

Desde la evaluación psicológica, esta distinción es fundamental para abordar al conductor de manera integral. Evaluar únicamente la habilidad técnica o las capacidades psicofísicas resulta insuficiente si no se consideran las actitudes, estilos y motivaciones que configuran el comportamiento vial. Entonces, se destaca la necesidad de evaluar dimensiones emocionales, actitudinales y de personalidad, tales como control de impulsos, percepción del riesgo, adherencia normativa, manejo del estrés y tolerancia a la frustración (Petit, 2014). Aldea Muñoz (2002) agrega que estos aspectos deben ser estudiados mediante herramientas como observación sistemática, escalas de comportamiento, pruebas situacionales y entrevistas clínicas, dado que permiten identificar patrones de riesgo asociados a impulsividad, agresividad, estrés crónico o presiones sociales. De esta manera, la distinción entre habilidad y estilo de conducción permite orientar la evaluación psicológica hacia un enfoque preventivo y predictivo, capaz de anticipar patrones de riesgo futuro y contribuir a la seguridad vial como objetivo de salud pública. Haciendo no solo hincapié en las limitaciones cognitivas sino también en los factores motivacionales, emocionales y sociales.

6.4 EVALUACIÓN PSICOLÓGICA DE CONDUCTORES: ENFOQUES, TÉCNICAS Y FUNDAMENTOS

La evaluación psicológica en el ámbito del tránsito constituye un campo profesional específico dentro de la psicología aplicada, orientado a analizar las capacidades cognitivas, emocionales y comportamentales que inciden en la conducción segura. Su objetivo principal es determinar la aptitud psicológica para conducir y contribuir, desde un enfoque preventivo, a la reducción del riesgo vial (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2023; Petit, 2014).

En el contexto argentino, la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 y sus reglamentaciones establecen la obligatoriedad de la evaluación psicofísica como requisito para la renovación y obtención por primera vez de la licencia de conducir, pero sin unificar criterios técnicos ni instrumentos entre jurisdicciones, lo que genera variabilidad entre centros habilitados (Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2024).

6.4.1 Finalidad y fundamentos de la evaluación psicológica en tránsito

Desde una perspectiva de salud pública, la evaluación psicológica cumple una función preventiva, porque busca identificar factores de riesgo individual como impulsividad, déficit atencional o inestabilidad emocional antes de que se traduzcan en comportamientos inseguros y predictiva porque permite anticipar la probabilidad de error o violación a partir de patrones cognitivos y actitudinales observables (Reason, 1990; Evans, 1996).

Además de la función preventiva, la evaluación psicológica se define como un proceso sistemático de recolección, análisis e interpretación de información, que integra diversas fuentes como, entrevistas, pruebas, observación, registros conductuales para emitir juicios profesionales válidos y fundamentados (Paz Guerra & Peña Herrera, 2021). Así, su meta no es establecer diagnósticos clínicos tradicionales, sino emitir un juicio funcional acerca de si el individuo posee las condiciones psicológicas necesarias para operar un vehículo de manera segura (Petit, 2014).

En términos internacionales, este enfoque coincide con las recomendaciones de la World Health Organization (2023) y de la European Driving Assessment Programme (E-DAP), que promueven modelos de evaluación centrados en la seguridad vial y la funcionalidad psicológica y la prevención del riesgo, más que en la psicopatología.

6.4.2 Enfoques de evaluación

La práctica profesional en el campo del tránsito integra distintos enfoques teóricos y técnicos, que, si bien comparten objetivos preventivos, difieren en sus procedimientos y focos de análisis.

El enfoque psicométrico, centrado en la medición objetiva de funciones mentales relevantes para la conducción mediante tests estandarizados. Evalúa atención, memoria, percepción, tiempo de reacción, coordinación visomotora y tolerancia al estrés (Muñiz & Fonseca-Pedrero, 2019).

El enfoque proyectivo-clínico permite explorar aspectos emocionales y de personalidad que pueden incidir en el comportamiento vial. Pruebas como el Rorschach, HTP o Figura Humana posibilitan detectar impulsividad, agresividad, control emocional o actitudes hacia la norma, complementadas con entrevistas clínicas semiestructuradas (Petit, 2014).

Por último, el enfoque cognitivo conductual pone el acento en los procesos de atención, percepción y toma de decisiones, así como en los hábitos de conducción aprendidos. Desde esta perspectiva, la evaluación incluye el análisis del estilo de conducción, la percepción del riesgo y las actitudes hacia la norma, variables clave para la prevención de errores y violaciones (Elander, West & French, 1993; Groeger, 2000).

Tal como plantean Paz Guerra y Peña Herrera (2021) en la práctica, los centros de evaluación o profesionales particulares suelen aplicar una combinación de estos enfoques, adaptando los instrumentos a las características del conductor y al tipo de licencia solicitada (profesional o particular). Esto, mejora la validez y confiabilidad del juicio profesional lo que permite emitir categorías de aptitud de acuerdo a las pautas establecidas por la ANSV.

6.4.3 Rol del psicólogo evaluador

El psicólogo evaluador desempeña un rol preventivo, ético y técnico dentro del sistema de seguridad vial. Su tarea no se limita a la aplicación de tests, sino que implica interpretar los resultados en función de la seguridad pública, el contexto individual y social del conductor; y comunicar sus conclusiones de manera clara y responsable (Petit, 2014).

Siguiendo a Paz Guerra y Peña Herrera (2021) el profesional debe mantener una posición neutral y fundamentada, evitando sesgos de valoración moral o diagnóstica, y garantizando la confidencialidad y el consentimiento informado del evaluado. A su vez, es responsable de detectar signos de riesgo psicológico como impulsividad, consumo problemático, fatiga crónica o ansiedad significativa que puedan comprometer la conducción segura, orientando, si fuera necesario, la derivación o el seguimiento. En este sentido, el rol del evaluador trasciende la simple certificación ya que, se inscribe en una función social preventiva.

6.4.4 Panorama internacional

En el plano internacional, los modelos de evaluación psicológica de conductores presentan niveles muy diversos de estandarización, dependiendo del desarrollo institucional de cada país, del marco normativo y del enfoque adoptado por las agencias de transporte. En términos generales, Europa exhibe los sistemas más homogéneos y protocolos más estrictos, mientras que América Latina presenta una mayor heterogeneidad y fragmentación normativa.

En Europa, países como Alemania, España y Austria han desarrollado sistemas integrados que combinan evaluación médica, psicológica y pruebas funcionales bajo marcos regulatorios unificados. En Alemania, el Medical Psychological Assessment (MPU) constituye un procedimiento altamente estandarizado que evalúa funciones cognitivas, emocionales y comportamentales en conductores con antecedentes de infracciones graves, consumo problemático o reincidencia (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2022).

En España, los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) operan bajo la supervisión del Ministerio del Interior y aplican un protocolo nacional unificado, que combina entrevista clínica, pruebas psicotécnicas estandarizadas y test proyectivos básicos. Este sistema garantiza criterios homogéneos de aptitud, independientemente de la comunidad autónoma (Dirección General de Tráfico [DGT], 2023).

En Austria y Portugal, la evaluación psicológica debe ser administrada por profesionales acreditados, y los instrumentos utilizados deben contar con validez científica demostrada, siguiendo los estándares establecidos por la Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA, 2021). Estos países integran criterios de riesgo, historia de conducción y pruebas de tiempo de reacción, asegurando decisiones consistentes y basadas en evidencia.

En América Latina, el panorama es más desigual y menos estandarizado. En Brasil, el Código de Tránsito Brasileño establece la obligatoriedad de evaluaciones psicológicas y médicas periódicas, reguladas por el Conselho Federal de Psicologia (CFP), que define qué instrumentos son válidos para la práctica profesional.

Siguiendo por Chile, la evaluación psicológica forma parte del Examen Psicotécnico Municipal, aplicado junto a médicos y oftalmólogos, aunque no existe un protocolo unificado

a nivel nacional, lo que produce variabilidad significativa entre municipios (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, 2021).

En Argentina, la evaluación psicológica se encuentra regulada por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto Reglamentario 779/1995, que exigen la realización de un examen psicofísico como requisito para obtener o renovar la licencia compuesto por tres instancias; evaluación médico visual, examen teórico de los conocimientos viales y prueba práctica de destrezas para la conducción. Si bien la legislación menciona la necesidad de valorar la aptitud psíquica, no define instrumentos, criterios técnicos ni procedimientos específicos para la evaluación psicológica. Del mismo modo, el Manual de Procedimientos de la ANSV detalla competencias profesionales mínimas, pero no establece un protocolo psicológico nacional obligatorio, dejando la selección de técnicas a criterio de los profesionales y de las jurisdicciones locales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024). Esta ausencia de estandarización genera una marcada variabilidad interjurisdiccional, tanto en métodos como en criterios de aptitud.

En la ciudad de Córdoba, la evaluación psicofísica se realiza en los Centros de Participación Comunal (CPC), donde únicamente se llevan a cabo los exámenes médico visuales, el examen teórico y la prueba práctica. La evaluación psicológica no forma parte del dispositivo interno del CPC: cuando un trabajador del circuito detecta algún indicador de riesgo ya sea cognitivo, emocional o conductual, se deriva al solicitante a profesionales externos (psicólogos, psiquiatras o neurólogos). Sin embargo, estos procedimientos externos no responden a un protocolo unificado ni a una matriz de instrumentos obligatoria. Cada profesional aplica criterios y técnicas según su propia formación y práctica clínica, lo que puede derivar en evaluaciones heterogéneas y decisiones divergentes entre consultorios (Municipalidad de Córdoba, 2024).

6.5 NORMATIVA COMPARADA

La evaluación psicológica de conductores, entendida como una herramienta preventiva en el marco de la seguridad vial, se encuentra regulada por marcos normativos que difieren entre países y jurisdicciones. Esta heterogeneidad normativa pone en tensión no solo los principios de equidad y estandarización técnica, sino también la eficacia del dispositivo evaluativo como política pública orientada a la prevención de siniestros viales. En este apartado se analiza críticamente la normativa vigente en Argentina a nivel nacional, provincial y municipal, en comparación con los modelos regulatorios de España y Brasil.

El análisis de la normativa vigente permite identificar tres dimensiones problemáticas: la fragmentación interjurisdiccional, la ausencia de criterios técnicos unificados y la falta de mecanismos de supervisión institucional.

En el contexto argentino, la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, junto con su Decreto Reglamentario N.º 779/1995, establece que toda persona que desee obtener o renovar su licencia de conducir debe someterse a una evaluación psicofísica. Esta incluye, aunque no explícita en detalle, una evaluación psicológica destinada a valorar la aptitud psíquica, la estabilidad emocional, la capacidad de juicio, la atención, la percepción y las actitudes hacia la norma (Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2024). No obstante, la norma no estandariza los instrumentos ni los procedimientos técnicos, dejando estos aspectos a discreción de los centros habilitados o de las autoridades locales. Esta ambigüedad genera, como advierten Petit (2014) y Muñiz & Fonseca-Pedrero (2019) una fragmentación técnico-institucional que compromete la confiabilidad y la equidad del sistema evaluativo.

En la provincia de Córdoba, la Ley N.º 10.703 adhiere a la legislación nacional pero no introduce mejoras sustantivas en términos de criterios técnicos. A nivel municipal, la Ordenanza N.º 11.280 de la ciudad de Córdoba crea el Centro de Evaluación Psicofísica y asigna al personal de salud entre ellos, psicólogos y psicólogas la responsabilidad de emitir dictámenes de aptitud. Sin embargo, tal como se ha documentado en investigaciones locales (Municipalidad de Córdoba, 2024), la ausencia de protocolos únicos y la variabilidad en la formación del personal evaluador generan prácticas dispares, tanto en el tipo de pruebas aplicadas como en la duración y profundidad de las entrevistas clínicas. Esto da lugar a un sistema donde la arbitrariedad, la improvisación metodológica y la inequidad

interjurisdiccional se vuelven moneda corriente. Esta situación coincide con lo que la OMS (2023) define como ‘fallas sistémicas de implementación’, donde la existencia de normas formales no garantiza la efectividad si no hay coordinación técnica y monitoreo.

Frente a este panorama, resulta ilustrativo contrastar la experiencia española. El Real Decreto 818/2009, que regula el Reglamento General de Conductores, establece criterios unificados para la evaluación psicofísica en todo el territorio. Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) funcionan bajo la supervisión de la Dirección General de Tráfico (DGT), y deben aplicar baterías psicotécnicas validadas, entrevistas clínicas estructuradas y pruebas de personalidad básicas, dentro de un protocolo nacional obligatorio y auditado (DGT, 2023). Esta estandarización permite garantizar la homogeneidad de los criterios diagnósticos, reduce el margen de discrecionalidad técnica y fortalece el valor preventivo de la evaluación.

En el caso de Brasil, la normativa también presenta un mayor grado de sistematización técnica. El Código de Tránsito Brasileño, junto con las resoluciones del Conselho Nacional de Tránsito (CONTRAN) y el Conselho Federal de Psicologia (CFP), establece la obligatoriedad de evaluaciones psicológicas y médicas periódicas, especialmente para conductores profesionales o reincidentes. Además, regula los instrumentos autorizados, exige capacitación continua para los profesionales intervinientes y promueve auditorías técnicas que garanticen la calidad del proceso evaluativo (CFP, 2023). Este modelo reconoce explícitamente que la evaluación psicológica no puede quedar librada al criterio individual del profesional, sino que debe estar enmarcada en protocolos institucionales validados y supervisados.

En síntesis, el análisis comparado muestra que mientras países como España y Brasil han avanzado hacia modelos regulatorios unificados, en Argentina persiste un esquema fragmentado, poco transparente y altamente discrecional. Esta situación no solo debilita la función preventiva de la evaluación psicológica, sino que pone en riesgo su legitimidad institucional y ética. Como sostienen Reason (1990) y Evans (1996), la prevención efectiva de los errores humanos en sistemas complejos como el tránsito, requiere no solo de diagnósticos precisos, sino también de estructuras institucionales capaces de sostener prácticas coherentes, validadas y auditables.

Desde una perspectiva crítica, la falta de estandarización en la evaluación psicológica de conductores no constituye un problema meramente técnico, sino también político y ético.

La discrecionalidad profesional sin marcos regulatorios claros puede favorecer sesgos, exclusiones o validaciones sin sustento empírico. Avanzar hacia un modelo federal de evaluación psicológica, con criterios consensuados, formación específica y supervisión interdisciplinaria, fortalecería no solo la función preventiva del dispositivo, sino también el compromiso ético y social de la psicología con la salud pública y la equidad.

La ausencia de un sistema estandarizado de evaluación psicológica no solo compromete la calidad técnica de los diagnósticos, sino que también pone en riesgo la legitimidad de la intervención psicológica como política pública. Una psicología del tránsito comprometida éticamente debe aspirar a criterios comunes, evaluaciones auditables y prácticas basadas en evidencia.

7. RESULTADOS

El análisis de las entrevistas se llevó a cabo siguiendo los lineamientos del núcleo básico del análisis cualitativo propuesto por Flores-Kanter y Medrano (2019), quienes establecen una secuencia sistemática para identificar unidades de significado, codificarlas, agruparlas y construir categorías temáticas de mayor nivel conceptual. La aproximación analítica adoptada fue inductiva–deductiva, articulando categorías emergentes del discurso con constructos provenientes del marco teórico sobre evaluación psicológica de conductores.

En primera instancia, se realizó una lectura flotante de las transcripciones, entendida como una lectura inicial sin codificación cuyo propósito es obtener una comprensión global del corpus, familiarizarse con el material y detectar temas preliminares. Posteriormente, se aplicó un proceso de codificación abierta, asignando etiquetas descriptivas a fragmentos relevantes del discurso según criterios de recurrencia semántica, relevancia conceptual y densidad informativa.

La organización del material se efectuó mediante el software Atlas.ti 23, que permitió recuperar citas asociadas, visualizar relaciones entre códigos y sistematizar la construcción del sistema categorial. A partir de este proceso emergieron 58 códigos, los cuales fueron refinados, renombrados y reagrupados hasta conformar cuatro macro categorías: (a) finalidad del proceso de evaluación, (b) aspectos evaluados en la aptitud conductiva (dimensiones motriz, cognitiva y emocional), (c) procedimientos y prácticas del proceso evaluativo, y (d) rol y criterio profesional del evaluador.

La estabilidad del sistema categorial se determinó según el criterio de saturación teórica (Glaser & Strauss, 1967). Se consideró alcanzada cuando las nuevas unidades de análisis dejaron de aportar códigos originales o de modificar la estructura conceptual previa. En este estudio, las entrevistas mostraron alta redundancia semántica en torno a criterios clínicos, prácticas administrativas y procedimientos técnicos del examen psicofísico, permitiendo consolidar un sistema final compuesto por 58 códigos y 187 citas codificadas. Tal como señalan Ortega-Bastidas (2020) y otros autores, la saturación puede alcanzarse con muestras pequeñas cuando existe densidad y estabilidad conceptual, condiciones verificadas en este corpus.

Asimismo, con el fin de presentar de manera transparente la distribución del corpus analizado, se elaboró una tabla de frecuencias que sintetiza la cantidad de citas asociadas a cada macrocategoría. Como se observa en la Tabla 1, las categorías con mayor densidad

fueron Procedimientos y prácticas del proceso evaluativo (74 citas) y Aspectos evaluados en la aptitud conductiva (47 citas), seguidas por Finalidad del proceso de evaluación (40 citas) y Rol y criterio profesional del evaluador (22 citas). (La tabla y la figura completas se presentan en los Anexos A y B, respectivamente.) Esta distribución se representa visualmente en la Figura 1, la cual permite apreciar de manera comparativa la prominencia relativa de cada eje temático dentro del material empírico, mostrando con claridad el peso discursivo diferencial que tuvieron las prácticas evaluativas respecto de las otras dimensiones analizadas.

Con el propósito de ofrecer una visión estructurada del sistema categorial construido, se presenta también la Tabla 2, que detalla los 58 códigos emergentes y su correspondiente asignación a las cuatro macrocategorías. Esta sistematización constituye el andamiaje conceptual sobre el cual se desarrolló el análisis interpretativo (véase Anexo C). Finalmente, la Figura 2 sintetiza gráficamente la arquitectura conceptual del análisis, configurando un mapa categorial que articula las relaciones generales entre las macrocategorías y los contenidos que las componen, lo que facilita la comprensión global del sistema interpretativo.

La estructura categorial final evidenció alta coherencia interna, dado que los entrevistados retomaron reiteradamente núcleos temáticos vinculados a criterios clínicos, procedimientos administrativos, prácticas técnicas y tensiones del rol profesional. Esta consistencia respalda la solidez del modelo emergente y justifica su utilización como base para la interpretación final de los resultados.

7.1 FINALIDAD DEL PROCESO DE EVALUACIÓN

Los relatos de los trabajadores del CPC muestran que la finalidad del examen psicofísico se construye principalmente desde las posibilidades institucionales y desde los marcos normativos que regulan el otorgamiento de licencias. En las entrevistas aparece que una parte sustancial del proceso está orientada al cumplimiento de requisitos legales, especialmente en los grupos obligatorios. La finalidad del procedimiento se asocia, así, a la verificación de estudios y certificaciones exigidos: “En los mayores de 70 nosotros les pedimos más estudios, porque así está establecido”, señala una entrevistada, mientras que otra menciona: “Si es licencia profesional, tiene que traer todo lo que se pide: informes, certificados, lo que corresponda a la categoría”

Esta finalidad regulatoria convive con una orientación fuertemente biomédica del proceso. Los entrevistados describen la evaluación fundamentalmente desde parámetros físicos y sensoriales: “La parte médica es lo principal acá, lo que podemos ver nosotros: la vista, la presión, lo clínico”. Desde esta perspectiva, la aptitud conductiva se delimita en función de condiciones orgánicas medibles, lo que restringe la valoración psicológica. Como expresan las trabajadoras: “Acá psicológica no hacemos, eso se deriva. Nosotros no evaluamos nada emocional”, y “Si vemos algo que llama la atención, pedimos el informe psicológico, pero acá no tenemos herramientas”.

En consecuencia, la valoración psicológica queda delegada a profesionales externos que no comparten protocolos comunes ni instrumentos estandarizados. Los entrevistados reconocen esta variabilidad: “Normalmente el informe externo es lo que define si sigue o no” y “Leemos lo que dice el informe del psiquiatra y con eso resolvemos”. Esto evidencia la ausencia de criterios homogéneos para la evaluación psicológica, que termina dependiendo del juicio clínico individual.

A esta fragmentación se suma la diferencia en exigencias según categoría de licencia, lo que introduce variabilidad estructural: “Varía según la licencia. Varía según la categoría”, señala una entrevistada, mientras que otra indica: “Si tenés 70 u 80, te piden prueba de manejo, te piden informes”.

Aunque se reconocen limitaciones, los evaluadores resaltan la función preventiva del examen psicofísico: “Evaluación visual... es importante el examen psicofísico”. Algunas voces expresan aspiraciones de integralidad: “Lo miro en su integridad: cómo viene...”.

La finalidad del proceso evaluativo se configura como un equilibrio entre exigencias normativas y capacidades institucionales. Mientras la legislación propone una evaluación psicofísica integral, en la práctica predomina un modelo biomédico complementado por derivaciones externas y decisiones subjetivas, configurando un proceso heterogéneo y dependiente del criterio profesional.

7.2 ASPECTOS EVALUADOS EN LA APTITUD CONDUCTIVA (DIMENSIONES MOTRIZ, COGNITIVA Y EMOCIONAL)

El análisis revela que la aptitud conductiva se construye a partir de observaciones motrices, cognitivas y emocionales que emergen en la interacción con el solicitante. En ausencia de instrumentos psicológicos estandarizados, los evaluadores se apoyan en la conducta manifiesta, la interacción verbal, el desempeño motriz observable y ciertos indicadores situacionales.

Uno de los aspectos más referidos es la conducta observable. Los entrevistados mencionan comportamientos disruptivos o incoherentes como señales de alerta: “Trastornos de conducta o si vemos algo de droga o cosas así”, o “Lo miro en su integridad. Desde que abre la puerta, cómo entra, cómo se mueve”. La dimensión emocional también es relevante, especialmente en casos donde se detectan estados que comprometen la seguridad vial, como “brote psicótico” o comportamientos “distráidos o dispersos”.

La evaluación cognitiva, aunque no sistemática, se infiere a partir de fallas en la comprensión de consignas o dificultades para recordar información básica. En algunos casos, el comportamiento revela alteraciones significativas: “brote psicótico”, relata uno de los

actores, o “distráido o disperso”, lo cual sugiere fallas en la atención que podrían afectar la conducción. También se mencionan situaciones en las que el solicitante no recuerda la medicación que toma: “¿qué era lo que yo tomaba?”, lo que enciende alertas sobre autonomía, comprensión y capacidad cognitiva para la toma de decisiones en contexto vial.

En la dimensión motriz, los entrevistados reconocen la importancia de observar el control corporal: “Hasta la letra, entonces nosotros vemos hasta la letra”. También mencionan patologías que afectan directamente la conducción: “Existen temblores esenciales que son muy importantes”. El examen práctico complementa estas observaciones mediante la evaluación del dominio del vehículo, maniobras básicas e indicadores de inexperiencia. El consumo de sustancias o los efectos secundarios de la medicación forman parte del juicio evaluativo: “Cuando ellos tienen tres drogas es raro que estén bien para manejar”.

Sin herramientas psicológicas formales, la práctica se sostiene sobre indicadores comportamentales, señales motrices y elementos situacionales que funcionan como sustitutos de pruebas estandarizadas. Esto genera una evaluación necesariamente subjetiva, dependiente de las percepciones de los evaluadores y de las manifestaciones del solicitante en el entorno del CPC.

7.3 PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS DEL PROCESO EVALUATIVO

Los procedimientos y prácticas en los CPC están profundamente marcados por las condiciones institucionales, el tiempo disponible, las dinámicas administrativas y la estructura física del espacio. En conjunto, estos elementos configuran un proceso evaluativo que

combina acciones estandarizadas con decisiones situacionales y estrategias improvisadas para compensar limitaciones estructurales.

Uno de los aspectos más reiterados es la falta de tiempo para evaluar adecuadamente a cada persona. Varios trabajadores mencionaron que el contacto con el solicitante es extremadamente breve: “es muy poquito el tiempo que tenemos con cada uno”, o “nosotros en 5 minutos...”, lo que obliga a priorizar aspectos básicos y limita la profundidad del proceso.

La declaración jurada aparece como una de las herramientas formales más utilizadas, aunque es percibida como poco confiable: “es difícil en una declaración jurada controlar si es cierto o no”. En otros casos se menciona la dependencia de terceros: “¿Cómo que va a tener tu mamá a llenarte la declaración jurada?”, lo que evidencia una falta de autonomía y de conocimiento sobre el propio estado de salud.

Los entrevistados destacan también la variabilidad procedimental según la categoría de licencia: “diferenciación de contenido según el tipo de categoría”, “diferencias procedimentales según el tipo de licencia”. Asimismo, la evaluación se desarrolla dentro de un circuito institucional donde cada área condiciona la siguiente: “Interdependencia de áreas, rol administrativo”.

La digitalización del examen teórico y los cursos obligatorios forman parte del control administrativo, pero no resuelven las limitaciones de tiempo, espacio y carga laboral, que continúan condicionando la evaluación. Entonces, los procedimientos y prácticas observados dan cuenta de un proceso híbrido, donde conviven pasos formales con decisiones sujetas a la dinámica del entorno, la disponibilidad de información y las posibilidades institucionales.

7.4 ROL Y CRITERIO DEL EVALUADOR

El rol del evaluador está profundamente atravesado por la ausencia de dispositivos formales para la valoración psicológica y por las limitaciones estructurales del proceso evaluativo. En este contexto, el criterio profesional particularmente el criterio clínico subjetivo, se convierte en el eje central que organiza las decisiones sobre la aptitud conductiva. Esta posición emerge no como una elección, sino como una respuesta adaptativa a un sistema que carece de herramientas estandarizadas.

Los evaluadores describen que la toma de decisiones dependen de su experiencia personal y de la interpretación situacional de cada caso. Como sintetiza una trabajadora: “uso mucho lo que nosotros llamamos el ‘ojo clínico’”, subrayando que la evaluación se apoya en impresiones construidas a partir de señales de comportamiento, modo de hablar o actitudes del solicitante. En la misma línea, expresan: “lo miro en su integridad. Desde que abre la puerta, cómo entra, cómo se mueve”. Estas observaciones, que en otros contextos podrían ser complementarias, aquí se vuelven fundamentales dada la falta de instrumentos psicológicos objetivos.

El carácter inevitablemente subjetivo del proceso aparece mencionado explícitamente en varios relatos. Una entrevistada señala: “no somos psicólogas”, mientras otra explica que la institución las coloca en una posición ambigua: “nos hace psicólogos truchos a nosotros”. Estas frases revelan la tensión entre el rol profesional que deberían desempeñar centrado en la evaluación médica y administrativa y las expectativas que recaen sobre ellos en la práctica, que incluyen inferencias sobre dimensiones emocionales o cognitivas sin contar con capacitación específica ni protocolos definidos.

Cuando hablamos de criterio clínico se hace referencia a aquello que se activa especialmente en situaciones donde se detectan señales de alerta. Los evaluadores describen que ciertas actitudes o comportamientos los llevan a solicitar estudios adicionales: “si veo algo que me llama la atención...”, “alguien que para nosotros amerite que nos traiga un informe”. Estas decisiones no están guiadas por criterios estandarizados, sino por la percepción subjetiva del evaluador frente al comportamiento del solicitante. Como explica un trabajador: “Alguien que no entiende una instrucción simple...”, lo cual desde la psicología indica fallas cognitivas o de atención, son interpretadas como indicadores de riesgo.

La experiencia profesional aparece como otro componente clave en la construcción del rol evaluador. Una entrevistada destaca que “con la experiencia, 3 preguntas que les haces ya te das cuenta”, evidenciando cómo la práctica cotidiana sustituye la falta de herramientas formales. Esta confianza en la experiencia propia opera como un criterio de validación interna, pero también introduce variabilidad entre evaluadores, ya que no existe un marco común que regule estas impresiones.

Los entrevistados también mencionan el impacto del tiempo limitado y de las condiciones del proceso en la toma de decisiones. “Es muy poquito el tiempo que tenemos con cada uno”, lo cual condiciona la posibilidad de observar conductas de manera más profunda o de realizar una evaluación sistemática, reforzando la idea de subjetividad.

También, aparece la conciencia entre los propios trabajadores de que este sistema requiere algún tipo de estandarización. Una entrevistada expresa esta preocupación al decir: “necesidad de estandarizar la evaluación”, lo cual refleja la percepción de que el uso exclusivo del criterio personal puede conducir a inconsistencias y sesgos. El reconocimiento de esta problemática es significativo, ya que señala que los propios evaluadores identifican los límites de un sistema que depende excesivamente de su juicio individual.

El rol del evaluador en el CPC se caracteriza por la coexistencia de una función formal médica y administrativa y una función práctica que exige interpretar señales cognitivas, emocionales y comportamentales sin contar con las herramientas adecuadas. Esta situación coloca al criterio clínico subjetivo en el centro del proceso decisorio, lo que permite sostener la evaluación en un contexto de ausencia de estandarización, pero también introduce variabilidad, sesgos y tensiones éticas. El hallazgo revela un sistema que delega en el evaluador una responsabilidad para la cual no siempre existe formación específica, lo que vuelve el ejercicio de este rol una práctica compleja, situada y profundamente dependiente de la experiencia individual.

8. DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos permiten comprender la evaluación psicofísica en los CPC como un proceso complejo, atravesado por tensiones entre la normativa, las posibilidades institucionales y las prácticas efectivamente desarrolladas por los evaluadores. A diferencia del modelo propuesto por la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 que plantea una evaluación integral de la aptitud para conducir en la práctica se observa un abordaje predominantemente biomédico, acompañado por una ausencia estructural de evaluación psicológica formal. Esta brecha entre el diseño normativo y su implementación concreta coincide con lo planteado por distintos autores que estudian los sistemas de tránsito como estructuras complejas, donde las prácticas reales suelen desviarse de los modelos prescriptivos por limitaciones operativas e institucionales (Reason, 1990; Evans, 1996).

La ausencia de profesionales de la psicología dentro del CPC es un hallazgo central que tensiona la noción misma de “psicofísico”. Tal como advierte Petit (2014), evaluar la aptitud para conducir implica considerar procesos psicológicos como percepción del riesgo, regulación emocional y toma de decisiones que no pueden ser valorados adecuadamente sin instrumentos específicos y personal formado. En este contexto, la externalización de la valoración psicológica genera variabilidad y subjetividad, dado que cada profesional externo utiliza sus propios criterios clínicos. La literatura ya advertía que los procesos de evaluación psicológica sin estandarización producen inconsistencias interevaluador y disminuyen la confiabilidad de las decisiones (Muñiz & Fonseca-Pedrero, 2019). Asimismo, los resultados muestran que la conducta observable del solicitante como nerviosismo, estrés, confusión, irritación, se convierten en indicadores centrales ante la falta de instrumentos formales.

Por otra parte, la falta de tiempo, la desinformación de los solicitantes, la dificultad para verificar la veracidad de la declaración jurada y la interdependencia de áreas revelan un proceso evaluativo condicionado estructuralmente, lo que coincide con investigaciones que muestran cómo los dispositivos de evaluación en tránsito son atravesados por dinámicas administrativas que pueden comprometer su profundidad diagnóstica (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024; De Oña et al., 2014) . En este sentido, aspectos como los tiempos reducidos, los circuitos fragmentados y la presión operativa se evidencian como factores que moldean la práctica evaluativa, afectando su alcance real.

Es por esto que, la centralidad del criterio subjetivo del evaluador denominado por las personas entrevistadas como “ojo clínico” aparece como un mecanismo adaptativo ante la falta de recursos institucionales, pero también como un riesgo. Es por esto que los hallazgos

invitan a problematizar y reconsiderar la noción de evaluación psicofísica tal como se implementa actualmente y a avanzar en estrategias que reduzcan la dependencia del juicio subjetivo y la variabilidad inter-evaluador.

9. CONCLUSIÓN

El presente estudio permitió analizar de manera profunda y situada el proceso de evaluación psicofísica realizado en los Centros de Participación Ciudadana (CPC) de la ciudad de Córdoba, atendiendo especialmente al modo en que se construye la aptitud para conducir desde las prácticas reales de los evaluadores. A partir del análisis cualitativo de las entrevistas, se identificó un sistema evaluativo atravesado por tensiones estructurales, normativas y profesionales que condicionan su alcance y su coherencia con el modelo integral propuesto por la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449.

Los resultados muestran que la evaluación en los CPC se sostiene principalmente en un enfoque biomédico centrado en variables sensoriales, físicas y clínicas, mientras que la dimensión psicológica queda prácticamente fuera del proceso institucional. La ausencia de profesionales de la psicología y de instrumentos específicos genera un vacío evaluativo que se resuelve mediante derivaciones a especialistas externos, lo que introduce una fuerte variabilidad y dependencia del criterio clínico individual. Este desplazamiento fragmenta el sentido de "psicofísico" y evidencia una distancia significativa entre el marco normativo y las prácticas efectivamente implementadas.

La aptitud para conducir se construye, en la práctica, a partir de indicadores motrices, cognitivos y emocionales que los evaluadores interpretan en función de la interacción con el solicitante. Sin herramientas estandarizadas, estas interpretaciones se sostienen en observaciones situacionales y en el denominado "ojo clínico", recurso que, aunque adaptativo, aporta subjetividad al proceso. La evaluación se desarrolla además en condiciones institucionales que limitan su profundidad: tiempos reducidos, volumen de demanda, desinformación del solicitante, dependencia de la declaración jurada e interdependencia entre áreas administrativas.

Los resultados ponen de manifiesto que el proceso evaluativo no solo está determinado por la normativa vigente, sino también, y sobre todo, por las posibilidades reales de la institución y las estrategias profesionales que los evaluadores despliegan para sostenerlo. Ese conjunto de factores configura un sistema híbrido, donde conviven procedimientos formales, decisiones situacionales y criterios subjetivos que impactan directamente en la calidad y consistencia de la evaluación.

A partir de este estudio, se vuelve necesario reconsiderar la noción de evaluación psicofísica en los CPC y avanzar hacia modelos que integren de manera efectiva la dimensión

psicológica, garanticen estándares comunes y reduzcan la variabilidad interevaluador. La incorporación de profesionales especializados, el diseño de protocolos claros y la estandarización de herramientas permitirían fortalecer la confiabilidad del proceso y mejorar la identificación de factores psicológicos relevantes para la seguridad vial.

Este trabajo aporta evidencia empírica situada sobre las prácticas evaluativas locales, ofreciendo información general relevante para la reflexión institucional y para el desarrollo de políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de las evaluaciones psicofísicas y, en consecuencia, la seguridad vial en la comunidad.

10. REFERENCIAS

- Aldea Muñoz, S. (2002). *Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación*. Revista Internacional de Psicología DOI:[10.33670/18181023.v3i02.15](https://doi.org/10.33670/18181023.v3i02.15)
- Alonso, F. (2012). La ciencia y la práctica de la seguridad vial: Retrato de un divorcio indeseable. *Securitas Vialis*, 12, 1-5.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Manual de evaluación psicofísica para conductores*. Ministerio de Transporte de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_licencias_manual_del_conductor.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025). *Informe anual de siniestralidad vial 2024*. ANSV. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_preliminar_de_siniestralidad_fatal_2024_junio_2025_2.pdf
- Argentina. Ley N.º 24.449 de Tránsito. (1995). Boletín Oficial de la República Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-489>
- Argentina. Decreto N.º 779/1995. Reglamentación de la Ley de Tránsito N.º 24.449. (1995). Boletín Oficial de la República Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-779-1995-12604>
- Brasil. (2008). *Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*. Departamento Nacional de Trânsito – Ministério das Cidades. <https://www.detran.am.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/ctb.pdf>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Bundesanstalt für Straßenwesen. (2022). *Medical-psychological assessment (MPU): Guidelines for fitness-to-drive evaluation*. BAST.
- Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile. (2021). *Guidelines for driver assessment (Best Practices Report)*. CIECA. <https://www.cieca.eu/>

- Conselho Nacional de Trânsito. (2012). *Resolução N° 425/2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, avaliação psicológica e credenciamento das entidades*. Ministério das Cidades. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao-n-425-12.pdf>
- Córdoba, Municipalidad de. Ordenanza N.º 11.280. Evaluación psicofísica para conductores. (2013). Boletín Oficial Municipal de Córdoba. <https://guiadetrmites.cordoba.gob.ar/documentos/299/marco-legal/ORDENANZA%20N%C2%BA%2011280.pdf>
- Córdoba, Provincia de. Ley N.º 10.703. Sistema de Seguridad Vial de la Provincia de Córdoba. (2019). Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba. <https://www.boletinoficialcba.gov.ar>
- De Oña, J., de Oña, R., Eboli, L., Forciniti, C., & Mazzulla, G. (2014). How to identify the key factors that affect driver perception of accident risk: A comparison between Italian and Spanish driver behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 73, 225–235. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.09.020>
- Departamento Nacional de Trânsito. (2018). *Manual de exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica*. DENATRAN. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos/manual-exames-fisicos-psicologicos.pdf>
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *Manual de investigación cualitativa* (M. E. Perrone, Trad.). Gedisa. https://pics.unison.mx/maestria/wp-content/uploads/2020/05/manual_investigacion_cualitativa.pdf
- Dirección General de Tráfico. (2023). *Centros de Reconocimiento de Conductores: Manual de procedimientos y protocolos de aptitud psicofísica*. Ministerio del Interior de España. <https://www.dgt.es/inicio/>
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279–294. DOI:10.1037/0033-2909.113.2.279

- Esbec, E., & Echeburúa, E. (2014). La evaluación de los trastornos de la personalidad según el DSM-5: Recursos y limitaciones. *Terapia Psicológica*, 32(3), 255–263
<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-48082014000300008>
- España. Ministerio del Interior. (2009). *Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*. Boletín Oficial del Estado, 138, 14 de junio de 2009, pp. 46964–47058.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-9481>
- Evans, L. (1996). *Traffic safety and the driver*. Van Nostrand Reinhold.
[https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=OyuGJJ6rKQ0C&oi=fnd&pg=PR13&dq=Evans,+L.+\(1996\).+Traffic+safety+and+the+driver.+Van+Nostrand+Reinhold.&ots=zvjdfcopyB&sig=YKYKbxwh9ubK_x7Tj84bTlaLLYE&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=OyuGJJ6rKQ0C&oi=fnd&pg=PR13&dq=Evans,+L.+(1996).+Traffic+safety+and+the+driver.+Van+Nostrand+Reinhold.&ots=zvjdfcopyB&sig=YKYKbxwh9ubK_x7Tj84bTlaLLYE&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)
- Federal Highway Research Institute. (2018). *Medical-psychological assessment (MPU): Guidelines for fitness-to-drive evaluation*. BAST.
- Flick, U. (2014). *Introducción a la investigación cualitativa* (5.^a ed.). Morata.
https://edmorata.es/wp-content/uploads/2021/02/Flick.-Introduccion-a-la-investigacion-cualitativa_prw.pdf
- Flores-Kanter, P. E., & Medrano, L. A. (2019). *Introducción a la metodología cualitativa: Fundamentos, procedimientos y aplicaciones*. Editorial Brujas.
https://www.centro-virtual.com/recursos/biblioteca/pdf/investigacion_cualitativa/unidad1_pdf1.pdf
- Garber, N. J., & Hoel, L. A. (2009). *Traffic and highway engineering* (4th ed.). Cengage Learning.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Aldine. <https://doi.org/10.4324/9780203793206>
- Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Routledge <https://doi.org/10.4324/9780203769942>

- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista, P. (2018). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw-Hill.
https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- International Transport Forum. (2023). *Perspectivas del transporte 2023: Resumen*. OCDE.
<https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2023>
- Kvale, S. (2011). *Las entrevistas en investigación cualitativa*. Morata.
<https://bidis.udelas.ac.pa/index.php/BIDIS/catalog/download/2633/2727/8030?inline=1>
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021). *Informe nacional sobre la evaluación médica, psicológica y psicotécnica para la obtención de licencias de conducir*. Gobierno de Chile. <https://www.mtt.gob.cl/>
- Muñiz, J., & Fonseca-Pedrero, E. (2019). *Diez pasos para la construcción de un test*. Consejo General de la Psicología.
<https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/51958/Diez.pdf?sequence>
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals>
- Organización Mundial de la Salud. (2010). *Manual sobre seguridad vial y comportamiento humano*. OMS.
<https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/f48336c7-7e64-41cb-bc62-b6e1eb3d2eec/content>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). *Global status report on road safety 2023*. OMS.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Ortega-Bastidas, P. (2020). *Validez, rigor y calidad en investigación cualitativa*. Universidad Cooperativa de Colombia.

- Peña Herrera, B. (2021). Fundamentos de la evaluación psicológica. https://www.academia.edu/90038591/Fundamentos_de_la_evaluaci%C3%B3n_psicol%C3%B3gica
- Petit, L., (2014). *El factor humano en el sistema tránsito y seguridad vial y el modelo internacional comportamental de tránsito*. PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica, 6(1), 48-54. <https://www.redalyc.org/pdf/3331/333132568004.pdf>
- Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press. https://www.researchgate.net/publication/220108440_Human_Error_by_James_Reason_Book_Review
- Rey, Celmira Esther & Cardozo, Osvaldo Daniel (2007) *La vulnerabilidad en la movilidad urbana: aportes teóricos y metodológicos*. <https://repositorio.unne.edu.ar/handle/123456789/520>
- Rumar, K. (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 17(4), 343–350.
- Strauss, A., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory* (2nd ed.). Sage. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/47236857/Basics_of_Qualitative_Research_Techniques_and_Procedures_for_Developing_Grounded_Theory-libre.pdf?1468482171=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DBasics_of_Qualitative_Research_Technique.pdf&Expires=1763258050&Signature=O~sLOT-aaH9Kn7Nk8qqGyHOQV0QYizLKGVpwUYqJrFDe-OLkm4v~1do5Drfb~3NIMJ6rzsavgiAAb1inCWQeHRMzOAp~EeYq9ILD3LT7McROIRPy50x3BSs-4znG4hU-a5WN3hOLRo3qf15V2H3Qdkte-XRd04lpfbBlpOz4I373iTeJ0iTKnE0qxGkZgXKK~zG-MzcfEG3VBJ0foM3vIgf4FZ3o8hqOnPvRxiPJwTnrRVdnKk7KPZ6i3qQpf67x1iVEJywZIOdNQTbtt3H4o992BE5iTIHA8zuTOvGsfk~BDbrfHsRgKhRwVALP~P4qqT8wrGpyJhV0QzRuyNV7g_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA
- Treat, J. R., et al. (1979). *Tri-level study of the causes of traffic accidents*. U.S. National Highway Traffic Safety Administration. <https://deepblue.lib.umich.edu/items/08feab11-7384-4e54-b07b-dba790919195>

Vasilachis de Gialdino, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Gedisa.
<https://nodo.ugto.mx/wp-content/uploads/2018/08/Unidad-4-Investigacion-Cualitativa-2.pdf>

11. ANEXO

ENTREVISTA PARA ADMINISTRAR EN CPC DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

Mis datos de contacto: Angeles Babot

Teléfono: 3513022054

Mail:2003100@ucc.edu.ar o angeles.babot@gmail.com

ENTREVISTA

1. DIRECTOR/A GENERAL

(objetivo de la entrevista: obtener información general sobre el proceso de evaluación de conductores)

Preguntas

- 1.1. ¿Podría mencionarme cuál es su cargo en este centro?
- 1.2. ¿Qué clases de licencia de conducir se emiten en el centro?
- 1.3. En términos generales, ¿en qué consiste la evaluación de un conductor? Es decir, ¿qué exámenes, cursos o actividades debe realizar una persona que quiere obtener la licencia?
- 1.4. ¿Los requisitos o exámenes varían según el tipo o clase de licencia?
- 1.5. El procedimiento es igual para quienes sacan la licencia por primera vez y quienes la renuevan? En caso de que no, ¿Cuáles son las diferencias principales?
- 1.6. ¿los requisitos para acceder a la licencia son los mismos, o hay aspectos específicos que se evalúan según la edad? (profundizar).
- 1.7. (si mencionó previamente lo del examen psicofísico. Si no preguntar). ¿Qué se evalúa en el examen psicofísico)? ¿Es el mismo para todas las personas? (en caso de que no, profundizar)
- 1.8. ¿Ese examen lo realizan únicamente profesionales del CPC o también puede presentarse un certificado emitido por algún centro de salud o profesional?
- 1.9. De todos los factores que se evalúan (visión, conocimientos sobre normas de tránsito, destrezas, etc) ¿Hay alguno que se considere más importante para otorgar la licencia?
- 1.10. Para terminar, en base a su experiencia, ¿qué aspectos de la evaluación cree que se podrían mejorar? (profundizar)

2. RESPONSABLE DEL EXAMEN TEÓRICO DE CONOCIMIENTOS

(objetivo de la entrevista: conocer qué se evalúa en el examen teórico).

Preguntas

2.1. ¿En qué consiste el examen teórico?

2.2. ¿Los solicitantes deben realizar un curso previo con los contenidos que luego se evalúan?

2.3. ¿Qué tipos de conocimientos se evalúan en el examen?

2.4. ¿Lo rinden tanto quienes obtienen la licencia por primera vez como quienes la renuevan?

2.5. ¿El examen es igual para todos, o varía según la clase de licencia solicitada?

2.6. ¿El examen es presencial o remoto?

Agradecer nuevamente el tiempo brindado.

3. RESPONSABLE(S) DE EXAMEN PSICOFÍSICO

(objetivo de la entrevista: conocer en detalle qué se evalúa, cómo y quiénes intervienen.).

3.1. ¿Podría decirme cuál es su profesión? (Si es médico, preguntar la especialidad)

3.2. ¿Usted realiza el examen psicofísico? ¿Hay otros profesionales además de usted que participen en la realización del examen psicofísico? (Si dice que sí, preguntar de qué área/profesión).

3.3. ¿Cuáles son los aspectos básicos que se evalúan en este examen? ¿Qué pruebas, instrumentos o procedimientos se utilizan?

3.4. ¿Se tienen en cuenta patologías específicas (médicas o psiquiátricas)? ¿Cómo se evalúan: con examen clínico, entrevistas, declaración jurada del solicitante?

3.5. ¿Se realiza también un examen psicológico? (Si responde que sí):

3.5.1. ¿Se aplica a todos los conductores, o solo en algunos casos? ¿Cuáles?

3.5.2. ¿Qué aspectos se buscan evaluar (o descartar)?

3.5.3. ¿Quién lo realiza: psicólogo, psiquiatra, otro profesional?

3.5.4. ¿El examen psicológico es realizado por personal del CPC, o por profesionales externos?

3.5.5. ¿Como definiría usted si una persona “no es apta” para conducir?

3.5.6. En base a su experiencia: ¿Hay algún aspecto que considere más importante que otros para determinar la aptitud psicofísica de un conductor?

Agradecer el tiempo.

4. RESPONSABLE DEL EXAMEN PSICOLÓGICO (SI SE APLICA)

Objetivo: conocer en qué consiste la evaluación psicológica.

4.1.¿Cuál es su profesión?

4.2.¿Qué aspectos evalúa en los conductores?

4.3.¿Qué procedimientos utiliza (entrevista, test, cuestionarios)? ¿Podría darme ejemplos de pruebas específicas que utilice?

4.4.¿Se basa en algún marco teórico o modelo de referencia para esta evaluación?

4.5.¿Como definiría a una persona “psicológicamente apta” para conducir?

5. RESPONSABLES DEL EXAMEN PRÁCTICO DE IDONEIDAD CONDUCTIVA

Objetivo: conocer qué se evalúa en el examen práctico de conducir

5.1.¿El examen se realiza en lugares específicos? (circuitos cerrados o abiertos -zonas urbanas-, simuladores de conducción)

5.2.¿Qué maniobras y/o conductas específicas que se evalúan durante el examen?

5.3.¿Cuáles son las aptitudes o destrezas básicas que debe mostrar un conductor para aprobar el examen de manejo?

Agradecer el tiempo.

ANEXO A – Distribución del corpus y sistema categorial

Tabla A1

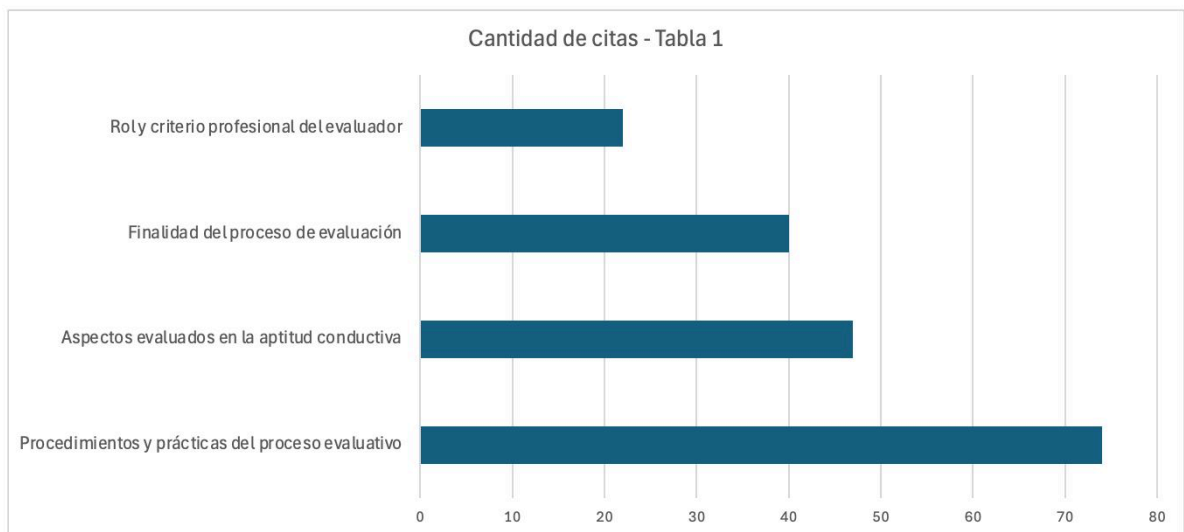
Frecuencia de citas por macrocategoría:

Macrocategoría	Cantidad de citas
Procedimientos y prácticas del proceso evaluativo	74
Aspectos evaluados en la aptitud conductiva	47
Finalidad del proceso de evaluación	40
Rol y criterio profesional del evaluador	22

Nota. La tabla presenta la cantidad total de citas codificadas para cada macrocategoría construida a partir del análisis cualitativo (N = 187).

Figura A1

Distribución de citas por macrocategoría



Nota. La figura representa visualmente la proporción relativa de citas asociadas a cada categoría temática.

ANEXO B – Detalle del sistema categorial final

Tabla B1

Listado de códigos por macrocategoría

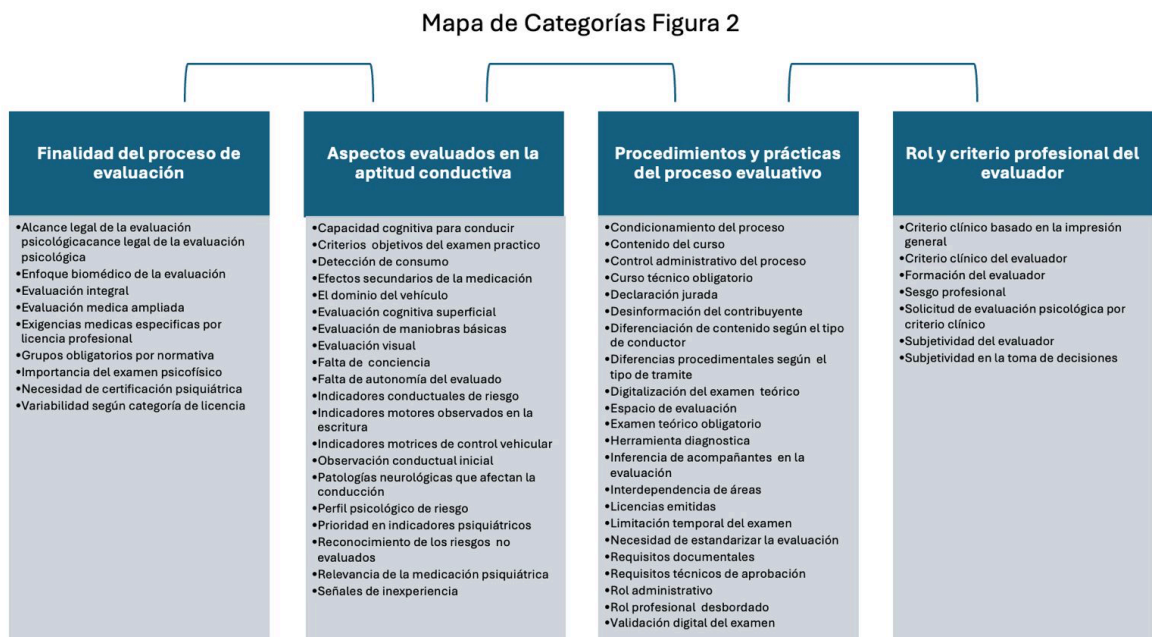
Macro categoría	Código
Finalidad del proceso de evaluación	Alcance legal de la evaluación psicológica
	enfoque biomédico de la evaluación
	evaluación integral
	evaluación médica ampliada
	exigencias médicas específicas por licencia profesional
	grupos obligatorios por normativa
	importancia del examen psicofísico
	necesidad de certificación psiquiátrica
	variabilidad según categoría de licencia
	capacidad cognitiva para conducir
Aspectos evaluados en la aptitud conductiva	criterios objetivos del examen práctico
	detección de consumo
	efectos secundarios de la medicación
	el dominio del vehículo
	evaluación cognitiva superficial
	evaluación de maniobras básicas
	evaluación visual
	falta de conciencia
	falta de autonomía del evaluado
	indicadores conductuales de riesgo
	indicadores motores observados en la escritura
	indicadores motrices de control vehicular
	observación conductual inicial
	patologías neurológicas que afectan la conducción
	perfil psicológico de riesgo
	prioridad en indicadores psiquiátricos
	reconocimiento de los riesgos no evaluados
	relevancia de la medicación psiquiátrica
	señales de in experiencia
	Procedimientos y prácticas del proceso evaluativo
contenido del curso	
control administrativo del proceso	
curso técnico obligatorio	
declaración jurada	
desinformación del contribuyente	
diferenciación de contenido según el tipo de conductor	
diferencias procedimentales según el tipo de trámite	
digitalización del examen teórico	
espacio de evaluación	
examen teórico obligatorio	
herramienta diagnóstica	
inferencia de acompañantes en la evaluación	
interdependencia de áreas	
Licencias emitidas	
limitación temporal del examen	
necesidad de estandarizar la evaluación	
requisitos documentales	
requisitos técnicos de aprobación	
rol administrativo	
rol profesional desbordado	
validación digital del examen	
Rol y criterio profesional del evaluador	criterio clínico basado en la impresión general
	criterio clínico del evaluador
	formación del evaluador
	sesgo profesional
	Solicitud de evaluación psicológica por criterio clínico
	subjetividad del evaluador
subjetividad en la toma de decisiones	

Nota. Se listan los códigos incluidos en cada una de las cuatro macrocategorías construidas mediante codificación abierta y agrupación conceptual.

ANEXO C – Mapa categorial del análisis

Figura C1

Mapa de categorías del proceso evaluativo



Nota. La figura sintetiza las relaciones conceptuales entre las macrocategorías y los códigos emergentes del análisis.