



UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES
y
UNIVERSIDAD DEL ACONCAGUA

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**Pluricausalidad de los accidentes viales.
Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos.
Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho.**

**Multy causality of road accidents.
Causal factors and issues arising from the impact.
Road Safety Strategy. Contributions of Psychology and Law
regulation.**

2º INFORME DE AVANCE - NOVIEMBRE 2012

**Directora
Marta María Caamaño**

**Articulación Carreras Psicología UCES – UDA
Co-directora
Marta Inés Díaz**

**Articulación Carreras Psicología y Abogacía UCES
Co-director
Roberto Luis María Olivieri**

**Investigador Senior
Sergio Darío Abel Thau**

ÍNDICE

Introducción	3
I. Aspectos Psicológicos. Avances teóricos y metodológicos	4
I.1. Fundamento de la definición del comienzo de la exploración	4
I.2. Contexto de la evaluación de aptitud psicológica para conducir autos	4
I.3. Discernimiento y elección de la metodología Delphi para consultas a expertos	6
I.4. Desarrollo teórico de los contenidos y variables a explorar	7
-Bloque 1: Objetivo de la evaluación de candidatos a licencia de autos. Requisitos legales para conducir autos. Desarrollos teóricos de la Psicología del Tránsito	
-Bloque 2: Procedimiento para la evaluación. La evaluación psicológica	
-Bloque 3: Recursos	
I.5. Validación de un cuestionario a expertos psicólogos	17
-Objetivo del cuestionario	
-Definición de los contenidos para el cuestionario a expertos	
-Metodología para la construcción, aplicación y procesamiento del cuestionario	
-Consignas	
-Proposiciones del Bloque 1: Objetivo de la evaluación psicológica	
-Proposiciones del Bloque 2: Procedimiento para la evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir	
-Proposiciones del Bloque 3: Recursos.	
I.6. Criterios de inclusión en la muestra de expertos, competencia.	21
I.7. Estado actual del avance	24
-Consultas preliminares	
-Preparación de la muestra de expertos	
II. Aspectos jurídicos. Avances teóricos	26
-Descripción de las normativas relacionadas con el tránsito en nuestro país y sus antecedentes constitucionales	
III. Actividades del Proyecto en el período abril – noviembre 2012	27
-Actividades regulares	
-Actividades de campo	
-Actividades de transferencia	
-Actividades de gestión del proyecto	
-Integrantes del equipo	
IV. Cronograma	32
V. Bibliografía	33
VI. Anexos	37

Anexo 1. Olivieri. Revisión de literatura sobre antecedentes legislativos vinculados a la materia del tránsito	Adjunto
Anexo 2. Caamaño – Díaz. Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud II. Ponencia Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.	Adjunto
Anexo 3. Caamaño – Díaz. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia. Taller teórico práctico. <u>Cuestionario preliminar</u> . Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.	Adjunto
Anexo 4. Caamaño. Psicología del Tránsito. Metodología para consulta a expertos en evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir autos. Ponencia Jornadas de Investigación en Psicología, UCES.	Adjunto
Anexo 5. Thau. Ley de Sistema de Evaluación Permanente de Conductores. CABA	Adjunto
Anexo 6. Caamaño – Díaz. Listado de producciones Trabajos de desarrollo teórico.	38
Anexo 7: Presentación de la Lic. Valeria Santana, aceptación de la invitación a integrarse al proyecto (UCES)	43
Anexo 8: Propuesta de incorporación al equipo del alumno Matías Dragotta (UDA)	44

INTRODUCCIÓN

En el período 2011-2012, el Proyecto se ha encaminado hacia el cumplimiento de los objetivos generales y específicos, en sus aspectos psicológicos y jurídicos. En términos generales el estudio se encuentra en su primera etapa caracterizada por el desarrollo de una serie de actividades teórico prácticas entre las cuales destacamos:

Definición del comienzo de la exploración, en una primera etapa, considerando el conjunto de exámenes que implica la evaluación de aptitud para conducir autos, hemos decidido iniciar la exploración específicamente sobre la evaluación psicológica, en una población de expertos psicólogos.

Discernimiento y elección de la metodología Delphi para consultas a expertos siguiendo los pasos estipulados como válidos por esta metodología (fundamentación del estudio, consulta previa a informantes y expertos para validar el contenido del cuestionario, construcción y aplicación del cuestionario, definir los criterios de competencia de los expertos a consultar, definir el consenso entre los participantes).

Desarrollo teórico de los contenidos y variables a explorar mediante un cuestionario. Se presentan avances teóricos que apuntan a detectar las variables pertinentes para construir un cuestionario, determinándose tres bloques de contenidos que abarcan: el objetivo de la evaluación psicológica de aptitud para conducir, así como también el procedimiento y los recursos adecuados a ello.

Validación de un cuestionario a expertos psicólogos, mediante la construcción y aplicación de un cuestionario preliminar y entrevistas a informantes clave, en curso.

Definición del coeficiente de competencia de expertos para esta investigación, lo cual implica ponderar diversos aspectos de conocimiento y experiencia del participante y permite establecer el criterio de inclusión en la muestra.

Descripción de las normativas relacionadas con el tránsito en nuestro país, con especial énfasis en el tema licencias para conducir, presentando una revisión de literatura que abarca las constituciones y leyes nacionales, provinciales y municipales. El resultado permitirá realizar análisis comparativos en el siguiente tramo del proyecto.

I. ASPECTOS PSICOLÓGICOS. AVANCES TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS

I.1. Fundamento de la definición del comienzo de la exploración

Hemos tomado la decisión de comenzar el estudio de campo en todo lo atinente a la evaluación psicológica, en una población de expertos psicólogos.

Es de considerar la viabilidad de aplicar la consulta a esta población, dado el interés demostrado en las Jornadas de Psicología del Tránsito (Septiembre 2012) ¹. En consultas realizadas en la Federación de Psicólogos de la Rep Argentina (FePRA) se ha constatado que en nuestro país, hasta el presente, no se cuenta con un protocolo básico consensuado para la evaluación de aptitud psicológica de candidatos a licencia de conducir autos. En otros países (España, Brasil, Perú, etc.) este es un asunto avanzado, debatido, y ha sido objeto de reformas. En nuestro caso, se tomarán en cuenta las características y recursos de evaluación psicológica en Argentina, el hecho que la práctica de esta labor posee limitaciones administrativas y de reconocimiento legal, y la consecuente restricción del debate acerca de una evaluación psicológica óptima y científicamente avalada. Así consideramos que este objetivo del estudio adquiere relevancia como aporte científico a ese colectivo profesional.

Por otra parte, se encuentra en trámite un Convenio con la Federación de Psicólogos de la R. A. que implicará la colaboración de dicha entidad en el acceso a la población mencionada.

I.2. Contexto de la evaluación de aptitud psicológica para conducir autos

La obtención de la Licencia Nacional de Conducir posee un proceso normatizado, que forma parte de la revisión de leyes y normativas realizada hasta la fecha (Anexos---)². La legislación vigente Ley N° 26.353, especifica las características de la Licencia Nacional de Conducir (también llamada licencia única) que es otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este organismo es el que determina, homologa y audita los contenidos de los distintos exámenes de aptitud.

La licencia posee una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y si el titular registra antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar

¹ Nuestra participación en estas jornadas se presenta más adelante.

² Anexo 1 (Olivieri. Revisión de literatura sobre antecedentes legislativos vinculados a la materia del tránsito) Anexo 5 (Thau. Ley de Sistema de Evaluación Permanente de Conductores. CABA)

los exámenes teórico-prácticos. Antes de otorgar una licencia se deberá corroborar que el aspirante no haya sido inhabilitado en otra jurisdicción. Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante. Los requisitos para el solicitante son:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado.
3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.

Los exámenes de aptitud psico-física se ajustarán al procedimiento y criterios médicos de aptitud psicológica, neurológica, sensorial y física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular.

El candidato deberá además rendir tres exámenes, eliminatorios, en el orden que sigue, aclarándose que los reprobados no podrán volver a rendirlos antes de los 30 días:

5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento.

Se aclara que las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas, que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica y para la obtención de la licencia profesional en estos casos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de 2 años.

En conclusión, la intervención del profesional psicólogo tiene lugar en el marco del “examen médico psicofísico” (4º requisito, mencionado) que deberán aprobar los candidatos, evaluando si el candidato es idóneo para un “desempeño seguro” en la conducción de vehículos en la vía pública.

I.3. Discernimiento y elección de la metodología Delphi para consultas a expertos

Hemos considerado que la metodología Delphi, clásicamente diseñada para la consulta a expertos, es una opción adecuada. Al respecto, hemos realizado una revisión de literatura en la que constatamos que este método ha sido utilizado en numerosos estudios de variadas disciplinas, así como también en el campo de la salud. En el área sanitaria podemos mencionar a la Sociedad Valenciana de Cirugía de autores varios (2000); Berman, Citera, Maldonado-Cocco, Mysler, Paira, Scali, Strusberg, Tate, Zingoni (2008); Braga, Flichtentrei, Prats (2008); Góngora-Castillo, Hernández-Díaz, García-Fariñas, Sánchez-Delgado (2009); Estévez-Solano (2007); Mateu-López, González-San Miguel, Sedeño-Argilagos (2008); Villalobos-Sánchez, Gómez-Rodríguez, Delgado-Álvarez (2010). En educación Bravo-Estévez, Arrieta-Gallastegui (2005). En mercado, gestión: Álvarez-Caraballo, Pérez-Martínez, Vázquez-Vázquez (2011); Consejo de Asturias de la Formación Profesional (2007); Hernández, Díaz (2010); Herrera-Suárez, Iglesias-Coronel, Contreras-Millán, López-Bravo, Sánchez-Iznaga (2012); Mallo, Artola, Galante, Martínez, Pascual, Morettini (2003); Zayas-Agüero, Grave de Peralta Avila (2011). A continuación presentamos una síntesis derivada de la revisión mencionada.

El Delphi es una técnica de investigación que consiste en la utilización sistemática del juicio intuitivo de un grupo de expertos, con la ayuda de cuestionarios sucesivos, a fin de poner de manifiesto convergencias de opiniones y deducir eventuales consensos, se lo conoce también con el nombre de Criterio de expertos. Fue creado alrededor de los años 1963-1964 por la Ran Corporation, específicamente por Olaf Helmer y Dalkey Gordon, con el objetivo de elaborar pronósticos a largo plazo.

El método se basa en la organización de un diálogo anónimo entre los expertos consultados de modo individual, a partir de la aplicación de un cuestionario. Los expertos, seleccionados mediante una metodología específica (Coeficiente K) responden una serie de interrogantes sucesivas, las respuestas se procesan estadísticamente para conocer la coincidencia o discrepancia que estos tienen en cuanto a lo consultado.

Entre sus características más destacadas, podemos mencionar: el anonimato (los expertos contestan las preguntas sin consultarse mutuamente) y la retroalimentación controlada (después de cada ronda de preguntas, se tabulan las respuestas y se procesan antes de la siguiente ronda, para que los participantes puedan evaluar los resultados de la ronda anterior, así como las razones dadas para cada respuesta y su dispersión del promedio).

La aplicación del método tiene una secuencia metodológica adecuada en dos fases:

Fase preliminar: se definen los elementos básicos del trabajo y se realiza la primera ronda de encuestas.

Fase de exploración: se indaga exhaustivamente hasta lograr mapas conceptuales, o conjuntos de elementos vinculados por razones de dependencia, que se diferencian como conjuntos por el carácter homogéneo en cuestiones clave definidas para el estudio. Se pueden realizar rondas sucesivas de cuestionarios, hasta que se llegue a un consenso del asunto.

En síntesis, para la aplicación práctica del Delphi hay que considerar: la elaboración del cuestionario y los criterios de selección de los expertos, articulados con los objetivos de la consulta.

I.4. Desarrollo teórico de los contenidos y variables a explorar

Para explorar los componentes de una evaluación psicológica de aptitud para conducir autos, hemos definido preliminarmente tres bloques de contenidos, como se explicará más adelante cada uno de éstos agrupamientos determina objetivos y subcomponentes para la elaboración de un primer cuestionario.

Bloque 1: Objetivo de la evaluación de candidatos a licencia de autos

Bloque 2: Procedimiento para la evaluación

Bloque 3: Recursos

Se presenta a continuación la fundamentación teórica, que será objeto de revisión una vez concluido el procesamiento de las primeras consultas.

Bloque 1: Objetivo de la evaluación de candidatos a licencia de autos

La actividad de conducir autos es una ocupación o técnica normatizada socialmente (Caamaño, 2011 Octubre). La legislación cumple en este caso, un rol similar al de una empresa que solicita personal para cubrir un cargo determinado. Podemos identificar los aportes de la Psicología Laboral Ocupacional y de la Evaluación Psicológica en las tareas de determinar el perfil del oficio y seleccionar los instrumentos psicológicos válidos para evaluar a un candidato. Se trata de un campo de intersección de especialidades que poseen amplios desarrollos en nuestro medio.

La definición de un perfil implica la identificación de las competencias propias, en este caso, de la función de conducción de autos. Laferrara y otros (s.f) plantean que las competencias son capacidades complejas que se ponen en juego en una multiplicidad de situaciones y ámbitos de la vida, y que integran y articulan conjuntos de saberes de distinta naturaleza y características, y definen como competencia técnica a un conjunto identificable y evaluable de capacidades –conocimientos, actitudes, habilidades, valores– que permiten

desempeños satisfactorios en situaciones reales de trabajo de acuerdo a los estándares utilizados en ellas, mencionando el criterio de responsabilidad social propio de cada área.

Requisitos legales para conducir autos

Además de los requisitos que ya se han expuesto para obtener una licencia, existen otras normativas que se refieren a lo que un conductor de autos deberá tomar en cuenta para conducir³. La norma legal (34.449/95) que resumimos a continuación posee una serie de indicaciones útiles sobre lo que se espera de un conductor de autos. Nos centraremos en la licencia para conducir Clase B para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 ks de peso o casa rodante. El automóvil se define como un automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso⁴. No incluye transporte de pasajeros, ni vehículos especialmente adaptados para discapacitados.

La edad mínima para el acceso a ella es de 17 años, aclarando que los menores de edad deben ser autorizados por su representante legal para solicitarla.

Antes de ingresar a la vía pública (Art 39) el conductor debe verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad. En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Debe advertir en forma previa a los demás cualquier maniobra, realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizará únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Para poder circular con automotor (Art 40) es indispensable que el conductor lleve la documentación legal, que el vehículo tenga colocadas las placas de identificación, que posea matafuego y balizas portátiles normalizados. El número de ocupantes debe guardar relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero. Todos los ocupantes del auto deben usar los correajes de seguridad.

Entre las prioridades a respetar (Art 41) encontramos: ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha, detener la marcha antes de ingresar o cruzar una semi autopista, detener el vehículo si pone en peligro al peatón que cruza lícitamente la

³ Es posible que algunos aspectos no estén contemplados en este resumen, por ejemplo la conducción de autos en algunas jurisdicciones con ambientes y vías especiales (montaña, desierto, nieve, rispio, etc.)

⁴ En la ciudad de Bs As se distingue la B.1: Automóviles, camionetas y utilitarios hasta tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg.) de peso, y la B.2: Automóviles, camionetas y utilitarios hasta tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg.) de peso, con un acoplado de hasta setecientos cincuenta kilogramos (750 kg.) de peso, o casa rodante no motorizada. Para obtener la Clase B.2 se debe acreditar haber estado habilitado en la Clase B.1 por un período no menor a un (1) año.

calzada por la senda peatonal, si desemboca desde una vía de tierra a una pavimentada, si circula al costado de vías férreas (respecto del que sale del paso a nivel), si detuvo la marcha o si va a girar para ingresar a otra vía, y en cualquier otra maniobra. Tomar en cuenta que goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda (art 42) cuando el conductor va a sobrepasar a otro vehículo debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando. Esta maniobra requiere además que el conductor tenga la visibilidad suficiente, no la inicie si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso. Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural, utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral; efectuar el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento.

A su vez, el conductor del vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad; indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse con la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso.

Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando el anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda; o en un embotellamiento si la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Para realizar un giro (art43) debe respetarse la señalización, advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada; circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar, reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada; reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista; en una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar.

En las vías reguladas por semáforos (Art 44), los conductores deben avanzar con luz verde, detenerse con luz roja antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución. Con luz

intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.

En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo; en vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

En las vías con más de dos carriles por mano (Art 45), sin contar el ocupado por estacionamiento, se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible; circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste, advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril; no estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;

En las autopistas (Art 46), el carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento; no estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros o cargas

Respecto del uso de luces debe tomar en cuenta lo siguiente:

Luces bajas: deben permanecer encendidas mientras el vehículo transite por rutas nacionales, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren

- Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame,
- Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas,
- Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas;
- Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios.

En la vía pública existen una serie de prohibiciones (Art 48)

- Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre.
- Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.
- Circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;
- Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;
- Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;
- Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje o de una calle sin salida;

- Detenerse en forma irregular sobre la calzada, o estacionarse sobre la banquina, sin ocurrir emergencia;
- Cambiar de carril o fila, adelantarse, detenerse o no respetar la velocidad precautoria en curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas
- Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras;
- Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;
- Remolcar automotores con un auto.
- Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, que afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;
- Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo
- Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;
- Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;
- Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;
- Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

En zona urbana el conductor deberá estacionar (Art 49) paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, no estacionar (ni autorizar a otro) en todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización. No puede estacionar: En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros, frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos (hasta diez metros a cada lado de ellos), frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento; en los accesos de garajes en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, por un período mayor de cinco días. En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

Respecto de la velocidad precautoria (Art 50) es aquella con la que el conductor debe circular siempre, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga

siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos, la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas, la velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

Los límites máximos de velocidad (Art 51) son: en zona urbana, calles: 40 km/h; avenidas: 60 km/h; en vías con semaforización coordinada a la velocidad de coordinación de los semáforos; en zona rural, semiautopistas, autopistas: 110 km/h.

Se aclaran límites especiales para la velocidad de conducción (Art 52)

- Mínimos: en zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía; en caminos y semiautopistas: 40 km/h,
- Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;
- Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

En cuanto a los accidentes la normativa (Art 64) determina presunciones, define al accidente de tránsito como todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

Es obligatorio (Art 65) para los partícipes de un accidente de tránsito: detenerse inmediatamente; suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado; denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación; comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas de control preventivo (Art 73) destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta. Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las

precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

Se agrega a lo anterior el sistema de punición por faltas a través de la disminución del puntaje que recibe al obtener su licencia.⁵

Desarrollos teóricos de la Psicología del Tránsito

Se encuentra en desarrollo una articulación de los requerimientos legales expuestos con variables psicológicas. Entre otros aspectos se tomarán en cuenta los aportes conceptuales de investigadoras del proyecto (Caamaño y Díaz), ambas doctorandas cuyos proyectos de tesis son pertinentes a la temática, expuestos en los trabajos incluidos en el Anexo 6.⁶

Por un lado, Marta Díaz, que ha desarrollado estudios sobre la impulsividad desde categorías psicoimmunoendocrinológicas y pruebas psicodiagnósticas, y cuenta con una amplia experiencia en evaluación de candidatos a licencias de riesgo, incluye como elementos de un perfil para obtener licencia de conducir aspectos tales como: madurez perceptivo motriz acorde a la edad, capacidad intelectual normal, no presencia de patología clínica psicológica, equilibrio emocional, controles internos, consideración hacia el otro, desarrollo del sentido común, no poseer fallas de atención y concentración considerables, haber logrado el desarrollo psicomotriz del manejo del vehículo. Enfatiza que una de las características a detectar es la personalidad conflictual: impulsividad-agresividad.

Marta Caamaño, que ha desarrollado investigaciones sobre conductores de autos desde diferentes marcos teóricos y perspectivas, distingue dos aspectos que podríamos relacionar con la aptitud psicológica para conducir autos: (A) Capacidad o habilidad técnica, perceptivo – motriz, para desplazarse con el vehículo, que involucra automatismos. El automatismo de desplazamiento se relaciona con la motricidad de apoderamiento del propio cuerpo y conlleva una adaptación de la representación corporal a la máquina auto, y (B) Motivaciones, relacionadas con diversas corrientes pulsionales articuladas con el “para qué” de un viaje, del uso del auto, etc. En forma simultánea y por separado de los mecanismos automatizados, el motivo del viaje se relaciona con investiduras eróticas de diversión y/o de utilidad. En ambas dimensiones están comprometidos procesos psíquicos (erogeneidades y defensas) siendo nuestro objetivo inferir sus características diferenciales así como también su combinatoria en cada caso. Concluyendo que para considerar “seguro” a un conductor es preciso distinguir qué implica un driving funcional, tomando en cuenta que en este caso, el desplazamiento funciona como una acción mediadora (A) para el cumplimiento de otras

⁵ Anexo 1 (Olivieri. Revisión de literatura sobre antecedentes legislativos vinculados a la materia del tránsito) Anexo 5 (Thau. Ley de Sistema de Evaluación Permanente de Conductores. CABA)

⁶ Anexo 6. Caamaño – Díaz. Listado de producciones Trabajos de desarrollo teórico

metas (B) que vinculamos con acciones resolutorias de descarga pulsional. Una condición para la funcionalidad del driving es que en cada dimensión (A y B) el procesamiento libidinal o mecanismo defensivo sea funcional o acorde a contexto, es decir que denote investiduras eróticas neutralizadas o sublimadas.

Podemos mencionar, además, estudios de la Psicología Aeronáutica (Leimann Patt y ot, 1997) que se refieren a una “personalidad” aeronáutica relacionada con la diferenciación de un sector adaptativo del yo, relativamente autónomo de la personalidad global, al estilo de una neoformación. Agrega que esta aplicación conceptual no implica que todos los pilotos tengan las mismas características de personalidad o que exista un perfil tipo de personalidad propensa al éxito en la aviación. Se trata de la elaboración progresiva de mecanismos defensivos y adaptaciones comunes. Mediante la “profesionalización”, aquellos deseos y pulsiones infantiles se socializan y aquella energía caótica se canaliza y vehiculiza en una actividad reglada y reglamentada. Los sueños se vuelven realidad y la actividad lúdica se vuelve profesional. La tendencia a la transgresión queda limitada por los códigos y reglamentos. El ansia de libertad acotada por las normas de seguridad.

Resulta de interés preguntarse cómo llega un aspirante a licencia al examen de aptitud (Caamaño, 2011 Octubre) Predomina la idea del automovilista como un aficionado o amateur en el “arte” de conducir y la instrucción es principalmente casera o informal. (Caamaño, 2002) La adjudicación del rol de maestro corresponde a la figura paterna o derivados, personaje que tiene asignado la maestría en el manejo y el poder de transmitirlo. Las escuelas de conducción parecen la opción de los que no tienen “padre” o sucedáneos, hay que aprender a conducir en forma casera, o bien a los golpes en la propia calle. La informalidad de esta enseñanza trae aparejados una serie de consecuencias que pueden relacionarse con estrategias de conducción segura.

Dadas estas costumbres sociales, es posible que no se comprenda que la conducción de un auto es un asunto público. El desplazamiento vial se desarrolla en un sistema o estructura pública en la que se producen determinadas interrelaciones, posee normativas que intentan armonizar u homogeneizar las participaciones de diversos actores que usan la vía pública.

Como señala Diego Bibian (2008):

Toda formación vial inicial se recibe en el seno de la familia. Las nociones de “lo publico” y “el otro” se constituyen a partir de las vivencias infantiles que nos permiten ver a alguien allí donde no lo hay. Si este proceso formativo no es adecuado y el individuo no logra ponerse en el lugar de otro y respetar al otro que hay en el espacio publico e impersonal, las consecuencias acarreadas serán muy serias y de difícil modificación.

Otro aspecto a tomar en cuenta es la complejidad de las habilidades técnicas que incluye el desplazamiento en el presente. Por ejemplo, el entrenamiento en el “manejo

defensivo”, que solo puede ser transmitido por instructores formados en ello, y en pistas especiales, es un entrenamiento proporcionado a los candidatos a licencias riesgosas tales como ambulancieros, policías, etc. debido a que se supone que deberán conocer maniobras mas arriesgadas. Ahora bien en la calle están todos juntos y el entrenamiento debería contemplar la exposición universal a situaciones peligrosas.

Bloque 2: Procedimiento para la evaluación

La evaluación psicológica

Diferenciamos una evaluación psicotécnica, propia de la Psicología Laboral y Ocupacional, de aquella destinada a evaluar clínicamente a una persona. Ambas tienen en común el conocer la personalidad del evaluado para detectar si hubiese elementos psicopatológicos importantes. Sin embargo, la evaluación psicotécnica selecciona y valora la información relacionada con el puesto u ocupación de que se trate. Su finalidad específica es la utilización de técnicas de evaluación psicológica como medio y contribución a determinar si el perfil psicológico y de habilidades conductuales presentes en el individuo e inferibles a través de las mismas, son favorables al puesto que se desea cubrir. De esta forma, no se relevaría una información completa sino aquella que es de utilidad para poder pensar si realmente estas características de personalidad que reconocemos son las que les permitirían al postulante realizar y desempeñarse adecuada y productivamente con su tarea.

El concepto de Evaluación psicológica en general ha tenido distintos enfoques, técnicas, objetivos, aplicaciones e interpretaciones y denominaciones. En la actualidad, bajo el rótulo de evaluación psicológica, se ha incorporado una visión abierta e integradora, considerando que se trata de un proceso, y que amplía el objeto de evaluación a contextos, programas o intervenciones.

La evaluación en Psicología es un proceso complejo de interacción sujeto – objeto, que requiere por parte del profesional, el estudio, integración e interpretación de la diferente información recogida para efectuar un diagnóstico psicológico. Según Rocío Fernández Ballesteros, es el estudio científico del comportamiento (a los niveles de complejidad necesarios), de un sujeto o de un grupo de sujetos determinado, en su interacción recíproca con el ambiente físico y social, con el fin de describir, clasificar, predecir, y, en su caso, explicar su comportamiento. En el proceso evaluativo se incluyen aspectos cuanti y cualitativos que requieren de justificación, según el objetivo de su aplicación.

Sneiderman (2006) considera que “toda evaluación psicológica tiene como objetivos el poder categorizar, comparar, analizar y contrastar tanto datos de tipo cualitativo como cuantitativo, obtenidos mediante la aplicación de diversas técnicas. (...) Su objetivo puede ser psicodiagnóstico o bien la evaluación de potencialidades, capacidades o cambio

psíquico”. La autora hace consideraciones acerca del modelo psicométrico y el proyectivo de las pruebas psicológicas. En el primer caso, las respuestas se evalúan según normas cuantitativas, se aplican procedimientos, tales como, cuestionarios, escalas, tests, entrevistas estructuradas, inventarios, etc. que “han sido concebidos para captar las respuestas de los sujetos ante estímulos (verbales o no verbales) prefijados y con opciones establecidas de respuesta.” Por otra parte, los métodos proyectivos actualmente se enfocan a estudiar “el desarrollo de los procesos que ocurren en la subjetividad.”

Comparando ambos modelos, la autora plantea que el modelo psicométrico mide aspectos psicológicos independientes, cuantificables, para inferir magnitudes sobre rasgos o atributos; la aislación de variables impide observar a la persona como una totalidad. Por su parte, el modelo proyectivo contiene instrumentos mediatizadores para acceder a un cierto nivel de la subjetividad. Aclara que los tests proyectivos no solo son útiles en el ámbito clínico sino también en la psicología laboral, forense y educacional.

Respecto de la evaluación psicológica de conductores, según Montoro (2002), investigador español reconocido en Psicología del Tránsito, la característica central del modelo de intervención profesional es su labor preventiva.

El objetivo es realizar una valoración del estado psicofísico actual de cada aspirante a una licencia “con arreglo a parámetros de normalidad (física y psíquica), obtenidos mediante la utilización de instrumentos y pruebas científicas homologados” y agrega que con ello se pretende más que predecir el mayor o menor riesgo de un potencial conductor de sufrir o producir conflictos o accidentes, establecer (o prever) el nivel de deterioro, o de posible deterioro, de dimensiones psicofísicas relevantes para un adecuado desempeño como conductor, en el convencimiento de la posible influencia de dicho estado sobre la calidad de la conducción”.

Para la normativa española, los tres ámbitos de competencia básicos del psicólogo son: trastornos mentales y de conducta, trastornos relacionados con sustancias y aptitud perceptivo-motora. En primer lugar, el conductor debe poseer correcta capacidad perceptiva y atencional que le permita captar qué ocurre en su entorno, identificar y discriminar estímulos relevantes definitorios de la situación-problema a afrontar. También ha de ser capaz de controlar su vehículo y plasmar sus decisiones en actuaciones diestras sobre los mandos. Una vez percibida la situación debe hacerse una correcta evaluación de ella, para lo cual se requiere una capacidad intelectual al menos normal, inteligencia práctica. Además, deben tenerse en cuenta las características personales que pueden influir sobre los procesos mencionados, así como ciertos estados psicofísicos, más o menos transitorios, inducidos por ciertos trastornos y las adicciones. (Montoro, 2002)

En este país existe además un protocolo denominado “Enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción”.

Bloque 3: Recursos

La aplicación de los procedimientos anteriores requiere de un contexto propicio, condiciones que favorecerían el trabajo de evaluación del psicólogo/a a cargo de la evaluación. Entre otros, mencionamos aspectos edilicios, técnicos, materiales, administrativos, trabajo interdisciplinario, etc. Un asunto a destacar es la duración estimada de una evaluación óptima del conjunto de procedimiento evaluativo, que debería incluir el tiempo estimado para el procesamiento de datos de entrevistas y tests, y la confección del dictamen.

I.5. Validación de un cuestionario a expertos psicólogos

Objetivo del cuestionario

Obtener una visión global de las características deseadas de un proceso de otorgamiento de 1º licencia (autos) a través de las percepciones y apreciaciones de psicólogos expertos, derivadas de sus conocimientos y experiencia en esa área.

Hipótesis: La situación actual de las evaluaciones psicológicas de licencia de autos refleja una serie de adaptaciones de los profesionales a las condiciones de dicha práctica. No es claro si las prácticas actuales responden a criterios de calidad científica, de modo que hemos decidido proceder en primer lugar a identificar los requisitos necesarios para una evaluación óptima de desempeño vial seguro basándonos en las opiniones y criterios predominantes de psicólogos experimentados en este tipo de evaluación, focalizándonos en pautas de calidad científica, y cuyo resultado podría contener los componentes de una evaluación óptima y aportar a la discusión de un protocolo básico en este aspecto, como existe en otros países.

Adicionalmente, estas pautas pueden contribuir a respaldar o rectificar el estado actual del examen de aptitud psicológica.

Definición de los contenidos para el cuestionario a expertos

De acuerdo a lo fundamentado identificamos el instrumento como “Cuestionario sobre la mejor evaluación psicológica para candidatos a licencia de autos”. Los tres Bloques de contenidos expuestos en la parte teórica se vuelcan ahora en el cuestionario. Cada uno posee un objetivo definido de exploración, así como también variables que lo componen.

Tabla 1: Bloques, objetivos específicos y componentes del cuestionario

Bloques	Objetivos específicos	Componentes
Objetivo de la evaluación de candidatos a licencia de autos	Definir el perfil psicológico del conductor seguro como objeto o constructo a evaluar	Categorías psicológicas que definen a un conductor seguro
Procedimiento para la evaluación	Identificar el procedimiento óptimo	Entrevistas (sin tests) Técnicas psicodiagnósticas pertinentes Dictamen de rechazo
Recursos	Detectar los recursos adecuados para la intervención psicológica	Tiempo requerido otros

Metodología para la construcción, aplicación y procesamiento del cuestionario

En la actualidad estamos en la fase de validación del cuestionario⁷.

Para recopilar información cuanti-cualitativa acerca de los objetivos y procedimientos deseados u óptimos de una evaluación de aptitud psicológica para conducir autos, utilizaremos un cuestionario semiestructurado, para recabar la opinión de psicólogos expertos y determinar un consenso.

El cuestionario se aplicará a cada uno de los participantes, en forma individual y autónoma. Los expertos consultados no se conocerían entre sí al interior del estudio pero tendrán acceso a las opiniones -anónimas- del resto del grupo. De este modo se anulan los sesgos de autoridad o liderazgo. En el informe final se hará pública la lista de expertos participantes aunque no se identifican las opiniones individuales de cada uno.

Estimamos que el cuestionario se presentará con dos modalidades para cada Bloque y/o subvariable. Una parte presentaría proposiciones estructuradas, aptas para un procesamiento cuantitativo. La otra consistiría en un espacio de opinión a partir de una pregunta relacionada, lo que daría pie a recomendaciones y aclaraciones que el experto pueda enfatizar, para ello codificaremos las preguntas abiertas en relación con las variables de interés.

El método Delphi prevé varias circulaciones del cuestionario, como mínimo dos. En nuestro caso se prevé una primera circulación solicitando a cada uno que identifique /responda cada una de las proposiciones divididas en tres bloques.

A partir de las opiniones vertidas por los expertos en la primera circulación, se elaborará un segundo cuestionario. Del procesamiento se diseña un cuestionario estructurado para los mismos participantes, con el fin de indagar sobre el grado de acuerdo o desacuerdo, y/o ponderación de la importancia que le genera cada una de las

⁷ Ver actividades de campo.

proposiciones. En la segunda ronda los participantes tomarían conocimiento por primera vez de las opiniones y valoraciones del resto de expertos. Esto puede motivar cambios de opinión al descubrir aspectos que en la anterior reflexión individual no habían sido tenidos en cuenta.

Finalmente, la información recogida se sintetizará, seleccionando un conjunto de percepciones y opiniones, conceptualizadas. Los datos obtenidos permitirán un tratamiento mixto, es decir, con técnicas de tipo cuantitativo y cualitativo. Para el estudio cualitativo resumiremos y conceptualizaremos las respuestas para la elaboración de mapas conceptuales analizando correlaciones cualitativas entre ellos. El análisis cuantitativo consistirá en un recuento de coincidencias (coeficiente de concordancia) cuyo resultado expresará el grado de consenso para cada variable entre los expertos consultados.

Consignas

El cuestionario sobre una “Mejor evaluación psicológica para candidatos a licencia de autos” implica que el experto se posicione en una propuesta ideal, sin trabas contextuales. Se espera que responda en forma espontánea pero razonada. Lo espontáneo se refiere a que hará uso del conocimiento subjetivo que ha acumulado a lo largo de su actividad, sin necesidad de consultar fuentes externas como artículos, estadísticas o cualquier material similar, basta con “hacer funcionar” el conocimiento ya disponible. En forma razonada, quiere decir que se pide un mínimo de reflexión, atención y dedicación para cada pregunta.

En la segunda ronda, se le pedirá que confirme las proposiciones, y establezca un orden de relevancia desde su valoración subjetiva, descartando la importancia que el resto de los actores de la sociedad le podría asignar a las mismas.

Proposiciones del Bloque 1: Objetivo de la evaluación psicológica

Objetivo: Definir un consenso sobre el perfil psicológico del conductor seguro como objeto o constructo a evaluar.

Partimos de la hipótesis que los psicólogos que evalúan poseen un perfil implícito de conductor seguro, que se correlaciona con la finalidad de las informaciones que recaban en el procedimiento evaluativo ⁸.

Consideramos además que definir el perfil de un conductor seguro, desde el punto de vista psicológico, implica una tarea colectiva que incluye aportes teóricos y prácticos.

En una exploración preliminar decidimos formular una pregunta abierta a diferentes informantes clave con conocimientos y competencia psicológica. Con las respuestas

⁸ Otro aspecto a considerar, que reviste importancia para este bloque, se relaciona con los conocimientos prácticos de los expertos en instrucción de manejo (autoescuelas) quienes al realizar la tarea de enseñanza a los candidatos a licencia pueden aportar más elementos a la determinación del perfil de conductor, en futuras indagaciones se incluirá a esta población.

esperamos definir variables a incluir en un perfil (objetivo de la evaluación psicológica) que nos permitan construir el cuestionario a expertos (Ver el cuestionario aplicado en el Anexo 3)⁹. La consigna propone a los entrevistados producir respuestas espontáneas sobre:

¿Cuáles serían, para usted, algunas de las características psicológicas de un “conductor seguro de automóviles”?

Este primer Bloque de indagación de combina con el siguiente sobre los procedimientos a utilizar para evaluar psicológicamente a los candidatos a 1º licencia.

Proposiciones del Bloque 2: Procedimiento para la evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir

Objetivo: Identificar las coincidencias sobre un procedimiento óptimo para evaluar candidatos a licencia

Una hipótesis subyacente a este objetivo de exploración es que debido a una serie de limitaciones para trabajar en las evaluaciones, los profesionales han forzado adecuaciones de los procedimientos psicológicos que, si bien son correctos podrían ser de mejor calidad. No obstante, tomamos en cuenta que en diversos encuentros los psicólogos que desarrollan la evaluación psicológica de candidatos a licencia han expresado la pertinencia de sus intervenciones, han elaborado trabajos científicos de alto nivel, recogiendo una tradición internacional de considerable desarrollo en este campo de aplicación: la Psicología del Tránsito.

La consulta reitera la consigna de requerir al experto que se concentre en la mejor propuesta para una evaluación psicológica al candidato a licencia de auto, descartando las influencias, obstáculos o condicionantes de su labor en la actualidad.

Para la consulta se sigue el esquema de subtemas mencionado previamente.

Las entrevistas (sin tests) facilitan el conocimiento de ciertas informaciones que los expertos consideran pertinentes, ya sea preguntas sobre datos históricos, actuales, así como también la presentación del candidato. Nos interesa explorar cuáles tópicos incluiría y qué le aportaría cada uno para la evaluación de aptitud psicológica.

Respecto de las técnicas se solicita la denominación de cada una de las que sugiera y un breve comentario sobre los aspectos psicológicos que le aportaría cada una para la evaluación de aptitud (autos).

Finalmente, en relación con el dictamen de aptitud, hemos considerado que el contenido de las respuestas a lo anterior estarían expresando los ítems que detectan información clave para un dictamen de “apto”, en consecuencia, nos inclinamos a indagar aquellos aspectos en los que fundamentaría el “no apto” o denegaría la licencia.

⁹ Anexo 3. Caamaño – Díaz. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia. Taller teórico práctico. Cuestionario preliminar. Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.

Proposiciones del Bloque 3: Recursos.

Objetivo: Detectar un consenso sobre los recursos adecuados para la intervención psicológica

En una exploración preliminar se ha dejado abierto el número y tipo de recursos, que pueden incluir aspectos edilicios, técnicos, materiales, administrativos, trabajo interdisciplinario, etc.

En cuanto a la duración estimada de una evaluación óptima, diseñamos una tabla para que el experto responda el tiempo estimado para cada una de las partes del procedimiento que sugiere, incluyendo un tiempo estimado para el procesamiento de datos y confección del dictamen.

I.6. Criterios de inclusión en la muestra de expertos, competencia.

Debido a que el Delphi se apoya en juicios de participantes expertos, se hace necesario determinar su competencia o expertisse sobre los objetivos a estudiar. Para considerar válidas las respuestas de un participante e incluirlo en la muestra se requiere una evaluación relacionada con su formación y experiencia en evaluación psicológica de licencia.

Una primera aplicación de este procedimiento fue incluida en la exploración llevada a cabo en las mencionadas Jornadas de Psicología del Tránsito.¹⁰

En la primera ronda, antes de iniciar el cuestionario, se incluye una planilla que será utilizada para determinar el coeficiente de competencia (K) 11. La modalidad de autoevaluación es la más utilizada en estudios con método Delphi para seleccionar expertos. El coeficiente de competencia (K) incluye dos aspectos: el nivel de conocimientos que posee respecto del tema en estudio, y las fuentes en las cuales el participante basa sus criterios y conocimiento. Se calcula para cada uno de los participantes y se determina mediante la expresión:

$$K = (Kc + Ka) / 2$$

Según varios autores se puede considerar experto a los participantes cuyo coeficiente K sea “alto” o “medio”, según los rangos expresados en la Tabla 2.

¹⁰ Anexo 3. Caamaño – Díaz. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia. Taller teórico práctico. Cuestionario preliminar. Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.

¹¹ Nota: Al iniciar la consulta, se solicita la identificación nominal del participante: fecha, nombre y apellido, jurisdicción, mail de contacto. Se asigna un número que lo identificará en las rondas sucesivas. Se hace explícito que será mencionado en un listado nominal como referente consultado, y que no se difundirá en ámbitos públicos o privados las respuestas individualizadas.

Tabla 2: Determinación del coeficiente de competencia K

Si...	El coeficiente de competencia es...
$0.8 < K < 1.0$	Alto
$0.5 < K < 0.8$	Medio
< 0.5	Bajo

Para calcular el coeficiente K se requiere determinar previamente un Coeficiente de conocimiento (Kc) y un Coeficiente de argumentación (Ka).

Coeficiente de conocimiento (Kc): mide el conocimiento o información que tiene el experto acerca del problema, calculado sobre la valoración del propio experto. Para determinar Kc la mayoría de los investigadores utilizan la autovaloración en una escala de 0 a 10. Cada participante selecciona el nivel que le corresponde teniendo en cuenta que el valor cero se identifica con la ausencia de conocimiento y el valor 10 con el máximo conocimiento e información sobre el tema (Tabla 3).

Tabla 3: Escala de autovaloración del nivel de conocimientos del especialista

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Para calcular Kc se utiliza la siguiente expresión, donde Ac es el valor numérico correspondiente a la autoevaluación del conocimiento tomado de la Tabla 2.

:

$$Kc = Ac / 10$$

Coeficiente de argumentación (Ka): mide la argumentación o fundamentación de los criterios del participante mediante una autovaloración sobre el grado de influencia que han tenido cada una de las seis fuentes de argumentación (i) que se le presentan, es decir el papel que ha desempeñado cada fuente en la adquisición de los conocimientos y los criterios que posee sobre el tema mencionado (Tabla 4).

Tabla 4: Escala de autovaloración de las fuentes de procedencia del conocimiento adquirido

Fuentes de sus conocimientos y criterios	Grado de influencia de cada una de las fuentes en sus criterios		
	Alto	Medio	Bajo
Análisis teóricos realizados por usted			
Experiencia laboral			
Cursos de posgrado, talleres, especialidades, maestrías			
Trabajos consultados de autores nacionales			
Trabajos consultados de autores extranjeros			
Su intuición			

La priorización o mayor valorización de algunos ítems sobre otros se relaciona a su vez con los objetivos del estudio, dependiendo si se necesita valorar con mayor o menor puntaje alguna de las fuentes (i), por ejemplo la “experiencia laboral”. Con este criterio se determina un puntaje preestablecido para cada casilla, tomando en cuenta que los totales de Alto, Medio y Bajo se relacionen con los valores determinados en los rangos de Tabla 1 (Alto: 1, Medio: 0.8, Bajo: 0.5), o bien en porcentajes (Alto: 100%, Medio: 80%, Bajo: 50%). Se presentan dos ejemplos como Anexo 1.

Para calcular Ka se utiliza la siguiente expresión, donde Ci es el valor correspondiente al nivel (alto, medio, bajo) seleccionado por el especialista para expresar la influencia de cada fuente de argumentación (i), según los puntajes preestablecidos asignados a cada categoría de la Tabla 3 para cada estudio.

$$K_a = \sum_{i=1}^6 C_i$$

Hallamos discusiones acerca de cuál sería el rango K que se ha considerado como “experto”, algunas investigaciones requieren que éste alcance un rango entre 0.5 y 1, otras entre 0.7 y 1, etc. dependiendo de los objetivos de cada estudio y de estimaciones acerca de la muestra de expertos viable y válida.

Por otra parte, en la revisión de literatura sobre cómo determinar la competencia de un experto encontramos que Góngora-Castillo y otros (2009) proponen una forma alternativa para calcular el coeficiente de conocimiento (Kc) asignando una puntuación ad-hoc (por objetivo de la consulta) a los datos curriculares de cada experto. Para ello se solicitan los datos curriculares del participante, formación y experiencia práctica en evaluación psicológica a candidatos a licencia de autos. Se asigna una puntuación y se procesa la información mediante análisis jerárquico, de prioridades curriculares relacionadas con los objetivos del estudio. En nuestro caso incluiría lo siguiente:

Formación:

- Año de graduación en Psicología.
- Mención de Posgrados, cursos relacionados con evaluación psicológica, Psicología del Tránsito.

Experiencia:

(En cantidad de años en cada una de las siguientes opciones)

- Evaluador de aptitud licencia auto
- Evaluador renovación licencia auto
- Evaluador licencia profesional y más

- Rehabilitación, licencias denegadas
- Acciones de prevención vial. Incluyendo docencia a sectores involucrados, participación en campañas, etc.
- Investigación vial
- Docente de psicólogos del área
- Otros

I.7. Estado actual del avance

La actividad prioritaria en el presente es validar las proposiciones y consignas que contendrá el cuestionario. Posteriormente encararemos la labor de traducción de los contenidos de las consultas previas a un formato procesable mediante base de datos, así como también su difusión por Internet.

Consultas preliminares

A partir de la definición de los Bloques de contenidos, se han iniciado consultas mediante entrevistas a informantes clave y el testeo de un cuestionario preliminar, con metodología de panel. A través de estos procedimientos nos proponemos recabar información acerca de los bloques de contenido en los que se estructura la investigación.

Respecto de la prueba de un cuestionario preliminar, realizamos un trabajo de campo en Septiembre de 2012 (Anexo 3¹²), cuyos resultados se encuentran en procesamiento.

Por otra parte, comenzamos a entrevistar a informantes idóneos, dado su conocimiento y experiencia con relación al tema objeto de estudio. La entrevista como técnica generadora de información primaria, presenta ventajas como la riqueza informativa, favorece la comprensión de temas debido al contacto directo con expertos en la materia, capaces de enriquecer, corroborar o refutar posibles argumentos planteados durante el análisis documental. Esta tarea sitúa a los investigadores en una posición de EMIC, es decir, el recorrido del análisis del discurso respeta la subjetividad del entrevistado y evita cualquier tipo de criterio personal y/o postura ideológica por parte del investigador. A través de esta técnica de investigación nos proponemos analizar apreciaciones y contrastar la información que actualmente tenemos, considerando diferentes perspectivas y prácticas.

Se reiteran las proposiciones y temas previstos para las entrevistas con informantes clave

Tabla 5: Informantes clave - Temas a consultar en entrevistas

Bloques - Temas	Proposiciones
Entrevista al candidato	Haría una entrevista? Más de una?

¹² Anexo 3. Caamaño – Díaz. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia. Taller teórico práctico Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.

Bloques - Temas	Proposiciones
	En cuáles aspectos del candidato se fijaría prioritariamente durante la entrevista? Hay alguna característica que puede percibirse en la primera visión del candidato? Negativos – positivos
Técnicas psicológicas	Cuáles técnicas implementaría para evaluar candidatos a 1º licencia. De cada una haga un comentario acerca de cuáles resultados obtendría.
Dictamen	Qué tomaría en cuenta para decidir si es apto? Porque rechazaría a un candidato?
Recursos	Cuánto tiempo estima que llevaría concretar un procedimiento ideal? Qué recursos necesitaría? (físicos, económicos, etc.)
Percepción profesional	Dada su experiencia, cuáles candidatos son los más fáciles? Los más difíciles?

Preparación de la muestra de expertos

Estamos elaborando los criterios prioritarios para la construcción de las tablas de evaluación de competencia de expertos. Con ello estaremos en condiciones de establecer los criterios de inclusión que incluyen el rango del Coeficiente de Competencia K para este estudio.

En principio requerimos un rango medio para los conocimientos teóricos sobre evaluación psicológica, trabajos presentados, posgrados. Estimamos que el experto debería tener al menos tres años de práctica en evaluación de aptitud.

Se consultará a un especialista en Estadística para el procesamiento de currícula individual y cálculo de Coeficiente K para esta investigación, así como también acerca del procedimiento para trabajar las concordancias de las respuestas, que va a influir en el procesamiento de la última ronda de consultas a expertos.

II. ASPECTOS JURÍDICOS. AVANCES TEÓRICOS

Descripción de las normativas relacionadas con el tránsito en nuestro país y sus antecedentes constitucionales

Se ha completado una recopilación de legislación nacional, así como también locales (léase de las Provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), que estén referidas a la materia de tránsito, y especialmente la que se vinculen con la adhesión a la normativa emanada del Congreso Nacional (vgr. Ley N° 24.449 y su reglamentación). Se ha incluido además todas aquellas relacionadas a la referida temática, ya sea tratada esta con generalidad y de aplicación al ámbito local, o bien que traten de aspectos concordantes con la misma por resultar coadyuvante con ella, en donde se traten cuestiones técnicas referidas a los vehículos, o factores psicológicos y físicos de quiénes conducen, o que también que estén relacionados con el espacio físico destinado al tránsito.

La revisión está destinada al objetivo de analizar, en el siguiente tramo del Proyecto, los antecedentes vinculados a la materia del tránsito, examinando en primer lugar la Constitución Nacional, y paralelamente las constituciones de diferentes provincias, tomando en consideración aquellas que se correspondan con diferentes regiones del país (Noroeste, Mesopotamia, Centro, Cuyo y Patagonia), además de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Una primera parte de esta revisión ha sido aplicada a la fundamentación de la construcción del perfil de un conductor seguro, según lo ya informado en el apartado correspondiente.

Se presentan, adjuntos, los siguientes anexos:

Anexo 1 la Revisión de literatura sobre antecedentes legislativos vinculados a la materia del tránsito, confeccionada por el Dr. Roberto Olivieri.

Anexo 5 Revisión sobre la Ley de Sistema de Evaluación Permanente de Conductores, Ciudad de Buenos Aires, realizada por el Dr. Sergio Thau.

Actividad desarrollada

Recopilación y resumen de datos secundarios.

III. Actividades del Proyecto en el período abril – noviembre 2012

Actividades regulares

El 23 de abril de 2012 se presentó el primer Informe de Avance del Proyecto de investigación, con los desarrollos y actividades correspondientes al período Noviembre 2011 – Abril 2012.

Se realizaron tres encuentros entre M. Caamaño y M. Díaz, en Buenos Aires, y uno en Neuquén, para intercambiar opiniones sobre el estudio con psicólogos expertos, el cuestionario preliminar y aspectos de gestión del proyecto.

Se concretaron reuniones mensuales regulares con Roberto Olivieri y Sergio Thau, para seguimiento de actividades del proyecto. Parcialmente hemos probado la modalidad de conferencias virtuales (Skype) dado la residencia en zonas distantes de miembros del equipo.

El 13 de agosto de 2012 la Lic. M. Caamaño realizó una exposición sobre las características del Proyecto y sus avances ante la Comisión Evaluadora de la Coneau, en ocasión de la evaluación de la Carrera de Psicología de la UCES.

El 9 de agosto de 2012 la Lic. M. Díaz realizó una exposición sobre las características del Proyecto y sus avances ante la Comisión Evaluadora de la Coneau, en ocasión de la evaluación de la Carrera de Psicología de la UDA.

La Lic. M. Díaz expuso las características y avances del proyecto en las X Jornadas Anuales del CIUDA, 4º Encuentro del Instituto de Investigaciones, Carrera de Psicología de la UDA, realizadas los días 25 al 27 de septiembre de 2012. En este encuentro la Facultad de Criminalística de la UDA se mostró sumamente interesada en el proyecto y propuso la colaboración de sus alumnos, la mayoría técnicos-policías, con el Cuestionario de la investigación.

Actividades de campo (Aspectos psicológicos)

Se encuentran en proceso de análisis las entrevistas realizadas por M. Caamaño a Valeria Santana (Junio 2012) y Marta Inés Díaz (Julio 2012) como informantes clave, parte de los resultados ya fueron incorporados al cuestionario preliminar. Así también estamos planificando entrevistas a colegas mendocinos y del área Ciudad y conurbano bonaerense, que evalúan y habilitan Licencias de conducir.

Utilizando la modalidad de panel, se presentó un Taller Teórico Práctico en las VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito (Anexo 3).

El cuestionario preliminar testeado contiene proposiciones abiertas a completar por los participantes psicólogos del área de Tránsito, desagregadas en los tres Bloques de

contenidos. En cada una se solicita al profesional que incluya contenidos de acuerdo a su criterio espontáneo.

Realizamos además una indagación del grado de competencia del participante mediante el llenado de datos de conocimiento y experiencia, según la metodología Delphi. Este aspecto fue necesario debido a que, si bien el taller estaba propuesto para participantes expertos en evaluación psicológica de licencias, la modalidad de la Jornada era con libre acceso a las actividades. En el procesamiento de las respuestas tomaremos en consideración el coeficiente de competencia de cada una, para seleccionar aquellas que son válidas. La invitación a participar fue comunicada el día anterior en la exposición de la ponencia presentada y la propuesta generó interés en los asistentes en general. En consecuencia propusimos que los psicólogos no evaluadores y otros actores intervinientes en la cuestión vial (control de tránsito, instructores, etc.) colaborasen respondiendo solamente a la pregunta del Bloque 1 (características de un conductor seguro).

La consulta fue individual, cada participante trabajó en su propia planilla.

Al entregar el formulario, se solicitó el llenado de la información confidencial, en planilla separada de la consulta, asignándose un mismo número en ésta y en el cuestionario, en resguardo de las normas éticas.

La coordinación fue pautando las consignas de las respuestas, con apoyo en un power point, haciendo las aclaraciones que fueran solicitadas. De esta forma, probamos también la claridad de las consignas, y su comprensión, para adecuarlas en el cuestionario definitivo.

Se recogieron también respuestas en forma personalizada a participantes que no pudieron estar presentes en el horario del Taller.

En resumen, estamos procesando las respuestas de psicólogos (todas las categorías = 20) y participantes Seguridad vial (todas las categorías = 20).

Posteriormente, en una actividad desarrollada en Chaco capital, participantes relacionados con el tránsito de dicha localidad, M. Díaz recogió 30 respuestas.

Luego del procesamiento y análisis de las respuestas obtenidas y las entrevistas, se determinará si es necesario ampliar esta primera consulta para la validación del cuestionario.

Actividades de transferencia

Participación de los miembros del equipo en eventos, docencia, trabajos científicos, y actividades ocupacionales.

Tabla 6. Actividades de transferencia de los miembros del equipo

Fecha	Equipo	Actividad	Designación
Septiembre 7,8	Marta I. Díaz	Expositora ponencia, VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquen	El adolescente y la licencia de conducir
Septiembre 7,8	Marta M. Caamaño Marta I. Díaz	Expositoras ponencia, VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquen	Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud (II).
Septiembre 7,8	Marta M. Caamaño Marta I. Díaz	Coordinación panel, actividad de campo, en Taller teórico práctico, VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquen	Cuestionario preliminar. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia.
Octubre 27	Marta M. Caamaño	Expositora ponencia, VIII Jornadas de Investigación en Psicología, IAEPICIS UCES	Metodología para consulta a expertos en evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir autos
2012	Roberto L. Olivieri	Actividad docente de grado, Abogacía UCES	Prof Adjunto en Derecho del Transporte y Contratación Logística
2012	Roberto L. Olivieri	Actividad ocupacional, Comisión Nacional de Regulación del Transporte	Subgerente de Transporte Interurbano e Internacional de Pasajeros
2012	Roberto L. Olivieri	Coordinador Técnico y Docente, Comisión Nacional de Regulación del Transporte	Curso de Capacitación Interna Segmento de Transporte Interurbano e Internacional de Pasajeros
2012	Marta I. Díaz	Actividad docente, Fac de Arte y Diseño Universidad Nacional de Cuyo y SAES Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud.	Curso de Posgrado Transporte, diseño y seguridad vial, La Psicología del Tránsito.
Noviembre 2-3	Marta I. Díaz	Expositora, Taller teórico práctico, Jornada de reflexión en Seguridad Vial para personal municipal, inspectores de tránsito, comunidad, Colegio de psicólogos de Chaco y Municipalidad de Chaco Capital	Importancia de la Psicología del Tránsito, intercambio experiencias Mendoza y Chaco

Fecha	Equipo	Actividad	Designación
Noviembre 2-3	Marta I. Díaz	Actividad docente, Curso taller, Colegio de Psicólogos de Chaco	Aptitud Psicológica para las habilitaciones psicológicas de licencias de conducir de civiles y de alto riesgo para el personal policial
2011	Sergio Thau	Actividad docente, Instituto Superior del Gobierno CABA	Profesor Curso de Faltas
2012	Sergio Thau	Actividad docente grado, Abogacía UCES, UBA, de Belgrano, Lomas de Zamora	Profesor adjunto, cátedras de Derecho Constitucional
2012	Sergio Thau	Actividad ocupacional, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Bs As	Controlador de Faltas (Tránsito)

Actividades de gestión del proyecto

En el mes de julio 2012, se firmó el Convenio Específico para el presente proyecto entre la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales y la Universidad del Aconcagua UDA. Las tramitaciones respectivas estuvieron a cargo de Marta Díaz (UDA) y el Departamento de Investigaciones (UCES), lo que permitirá trabajar en forma conjunta a ambas universidades en relación al presente Proyecto.

Desde Febrero 2012 en adelante, la Lic. Caamaño conjuntamente con el Departamento de Investigaciones (UCES) se encuentran tramitando un Convenio entre la Federación de Psicólogos de la República Argentina (FePRA) y la UCES, que permitirá contar con la colaboración de dicha entidad en los aspectos psicológicos de la investigación. Es de destacar que dicha institución profesional es la única en nuestro país que posee una Comisión Nacional de Psicología del Tránsito, que nuclea a los profesionales que ejercen en dicha ámbito y realiza jornadas anuales en las que se producen intercambios científico profesionales relevantes al proyecto.

Luego de las correspondientes tramitaciones la UCES y la UDA aprobaron el financiamiento de la participación de la Directora del Proyecto, Lic. Marta Caamaño y la Co-Directora, Lic. Marta Díaz, respectivamente, en las VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, organizadas por la FePRA realizadas los días 7 y 8 de septiembre, en la ciudad de Neuquén. Ello permitió la presentación de una ponencia conjunta (Anexo 2) y el desarrollo de una actividad de validación del cuestionario, con la modalidad de panel de consulta a psicólogos idóneos, mediante un cuestionario preliminar (Anexo 3).

Integrantes del equipo

UCES

Se ha elevado a las autoridades la propuesta de integración de la Lic. Valeria Santana, en calidad de Investigadora Junior. Se presenta como Anexo 7¹³ la aceptación de la propuesta.

UDA

El alumno Matías Dragotta ha colaborado en tareas de campo local y ha sido propuesto para integrarse al equipo del proyecto. Se presenta como Anexo 8¹⁴ la nota elevada a las autoridades.

¹³ Anexo 7. Presentación de la Lic. Valeria Santana, aceptación de la invitación a integrarse al proyecto (UCES).

¹⁴ Anexo 8: Propuesta de incorporación al equipo del alumno Matías Dragotta (UDA)

IV. Cronograma

Actividades	Meses											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Revisión bibliográfica	X	X	X									
Elaboración de instrumentos de recolección		X	X									
Relevamiento y análisis de la legislación vigente	X	X	X	X	X	X						
Relevamiento de datos				X	X	X						
Recolección de opiniones de expertos					X	X						
Presentación Informe Parcial						X						
Análisis de los datos e integración de los aspectos jurídicos y psicológicos					X	X	X	X				
Informe Final									X	X	X	X

V. Bibliografía

- AAVV. (2000). Estudio Delphi de la Sociedad Valenciana de Cirugía: tratamiento quirúrgico del cáncer gástrico. *Revista Revisión de Cirugía Española* Marzo 2000. Asociación Española de Cirujanos. Recuperado de: http://www.aecirujanos.es/revisiones_cirugia/articulo_especial_marzo2000.doc
- Álvarez-Caraballo, V., Pérez-Martínez, Y., Vázquez-Vázquez, L. (2011). *Procedimiento para realizar estudios de mercados emisores reales y potenciales para el producto turístico de Las Tunas*. Investigación. Cuba: Universidad de Las Tunas. ISBN-13: 978-84-694-3429-1. Nº Registro: 11/47835. Eumed, Enciclopedia Virtual. Recuperado de: <http://www.eumed.net/libros/2011b/956/index.htm>
- Berman, A., Citera, G., Maldonado-Cocco, J., Mysler, E., Paira, S., Scali, J.J., Strusberg, A., Tate, G., Zingoni, C. (2008) Manejo de la artritis reumatoidea en Argentina en el año 2007. Los resultados de una reunión de consenso de especialistas. *Revista Argentina de Reumatología* 19(3) (pp.17-28). Buenos Aires: Soc Arg de Reumatología. Recuperado de: http://www.reumatologia.org.ar/userfiles/file/publicaciones/revista-reumatologia/20081130_revista3.pdf
- Bibian D. (2008) *Psicología Vial. Que tipo de conductor soy?* Biblios. Buenos Aires.
- Braga, F., Flichtentrei, D., Prats, M. (2008). *¿Cómo imaginan los médicos el futuro?*. Investigaciones IntraMed (16 pág). Recuperado de: [http://www.intramed.net/UserFiles/archivos/reporte_final\(1\).pdf](http://www.intramed.net/UserFiles/archivos/reporte_final(1).pdf)
- Bravo-Estévez, M. L., Arrieta-Gallastegui, J. J. (2005). El Método Delphi. Su implementación en una estrategia didáctica para la enseñanza de las demostraciones geométricas. *Revista Iberoamericana de Educación* 35/3. (ISSN: 1681-5653). Recuperado de: <http://www.rieoei.org/deloslectores/804Bravo.PDF>
- Brea, M., Cabral, E. (2007). La evaluación psicológica al conductor de vehículos de motor: una necesidad para la seguridad vial dominicana. *Revista Psicología Científica.com*, 9(37). Recuperado el 26/08/12 de: <http://www.psicologiacientifica.com/evaluacion-psicologica-conductor-vehiculos>
- Caamaño, M. (2002). *Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires*. Ponencia XXVIII Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Santiago de Chile.
- Caamaño, M. (2011, Octubre). *Psicología del Tránsito. La personalidad automovilística*. Ponencia VII Jornadas de Investigación en Psicología - IX Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.
- Caamaño, M. (2012, Octubre). *Psicología del Tránsito. Metodología para consulta a expertos en evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir autos*. Ponencia VIII Jornadas de Investigación en Psicología – X Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.

- Caamaño, M. M., Díaz, M. I. (2012). *Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia*. Taller teórico práctico en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina (FEPPRA) - Comisión Nacional de Psicología del Tránsito y Colegio de Psicólogos de Neuquén.
- Caamaño, M., Díaz de Dragotta, M. (2012, Septiembre). *Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud (II)*. Ponencia en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito "Movilidad vial" Nuevos paradigmas, nuevos desafíos, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.
- Caamaño, M., Díaz de Dragotta, M. (2012, Septiembre). *Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia*. Taller teórico práctico en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito "Movilidad vial" Nuevos paradigmas, nuevos desafíos, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.
- Charapaqui-Poma, M. (2010). *Sistema de Evaluación médico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Perú. Psicosenometría Aplicada en Conductores*. Lima: PiHuan. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos-pdf4/sistema-evaluacion-medica-obtener-brevete-peru/sistema-evaluacion-medica-obtener-brevete-peru.pdf>
- Consejo de Asturias de la Formación Profesional. (2007). *Adaptación de perfiles profesionales en el sector de turismo del Principado de Asturias*. Investigación promovida por FECOHT - CCOO (Federación estatal de comercio, hostelería y turismo de Comisiones Obreras) llevada a cabo por Consultora ARI Business Solutions. Recuperado el 08/07/2012 de: <http://www.consejoasturiasfp.com/documentos.php?bloque=2&categoria=27>
- Estévez-Solano, R. (2007). *Coficiente de competencia de los expertos. Tesis Proyecto de Software Educativo en Infecciones de Transmisión Sexual (ITS) para la Atención Primaria de Salud (APS)*, Capítulo 3.3.2. Master en Nuevas Tecnologías para la Educación. Cuba: Universidad Central "Marta Abreu" de las Villas, Facultad de Ciencias de la Información y de la Educación. Recuperado de: <http://www.portalesmedicos.com/publicaciones/articulos/762/3/Funcionamiento,-valoracion-economica-y-evaluacion-del-sitio-web-de-infecciones-de-Transmision-Sexual---ITS-en-la-Atenci%F3n-Primaria-de-Salud---APS>
- Fernandez-Ballesteros, R. (1997). *Evaluación psicológica y tests*. En Cordero, A. (Comp). *La Evaluación Psicológica en El Año 2000*.(pp.11-26) Madrid: TEA
- Góngora-Castillo, C., Hernández-Díaz, M., García-Fariñas, A., Sánchez-Delgado, Z. (2009). *Propuesta de competencias laborales para médicos que brindan servicios de atención médica en hoteles cubanos*. *Educación Médica Superior* 23(3), pp.15-26. versión On-line ISSN 1561-2902. Recuperado de: <http://scielo.sld.cu/pdf/ems/v23n3/ems02309.pdf>
- Grupo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (GTIC). *El método Delphi*. Universidad Politécnica de Madrid. Recuperado de: <http://www.gtlic.ssr.upm.es/encuestas/delphi.htm#A1.1#A1.1>

- Hawes, G., Corvalan, O. (2005). Construcción de un perfil profesional. (46 páginas) Instituto de Investigación y Desarrollo Educacional, Universidad de Talca, Chile. Recuperado de: http://www.iide.cl/medios/iide/publicaciones/revistas/Construccion_de_un_Perfil_Profesional.pdf
- Hernández, R., Díaz, M. (2010). *Procedimiento para evaluar proyectos y establecer un orden de prioridades para su ejecución*. Actas 1º Congreso Iberoamericano de Ingeniería de Proyectos, pp. 235-246. Antofagasta, Chile. Recuperado el 20/08/2012) de: <http://usbvirtual.usbcali.edu.co/ijpm/images/stories/documentos/v1n1/022.pdf>
- Herrera-Suárez, M., Iglesias-Coronel, C. E., Contreras-Millán, Y., López-Bravo, E., Sánchez-Iznaga, A. (2012). Análisis de los factores que inciden en el desgaste de los órganos de trabajo de los aperos de labranza. *Revista Ciencias Técnicas Agropecuarias* (19,2). versión On-line ISSN 2071-0054. Cuba: Universidad Agraria de La Habana. Recuperado el 20/08/2012 de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S2071-00542010000200001&script=sci_arttext
- Laferrara, P. G., De Giusto, A. R., Wernli, H. A., Marzo, A. A., Frate, M. y colab. (s.f.). *Perfil Profesional. Trayecto Técnico Profesional en Aerofotogrametría*. (58 páginas). Ministerio de Cultura y Educación de la Nación e Instituto Nacional de Educación Tecnológica (INET). Recuperado de: <http://www.me.gov.ar/consejo/resoluciones/res02/178-02-ane1.pdf>
- Leimann Patt H, Sager L, Alonso M, Insúa I, Mirabal J (1997) *CRM. Una filosofía operacional. Gerenciamiento de las Recursos humanos en las operaciones aeronáuticas*. Buenos Aires: Soc. Interam. de Psicología Aeronáutica.
- Mallo, Paulino E.; Artola, María Antonia; Galante, Marcelo Javier; Martínez, Diego; Pascual, Mariano Enrique y Morettini, Mariano (2003). *Aplicación del Metodo Delphi a las decisiones financieras en situaciones de incertidumbre*. Actas XXIV Jornadas de profesores universitarios de Matemática Financiera en Comodoro Rivadavia (pp.159-170). Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/913/1/00179.pdf>
- Marcano, F. (2007). *El método Delphi en el análisis de escenarios*. Curso Maestría en Gerencia de las Finanzas y de los Negocios. Venezuela: Universidad Yacambú. Recuperado de: <http://www.oocities.org/es/franklin.marcano/benchmarking/foro3/delphi.htm>
- Mateu-López, L., González-San Miguel, H. M., Sedeño-Argilagos. C. (2008). Diseño y validación de un cuestionario para la evaluación del estado de la superación del profesional en los servicios farmacéuticos de Cuba. *Revista de la Organización de Farmacéuticos Ibero-Latinoamericanos (OFIL)* (18, 1) pp. 21-26. Recuperado de: <http://www.revistadelaofil.org/Default.asp?Volumen=18&Numero=1>
- Montoro, L., Tortosa, F. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema*, 14(4), pp. 714-725. Recuperado el 26/08/12 de: <http://www.psicothema.com/psicothema.asp?id=789>
- Moráquez-Iglesias, A. (2005). El método Delphi. En *Curso de estadística aplicada a la investigación educacional*. (32 páginas). Facultad de Ciencias Técnicas. Departamento Industrial. Holguín Cuba. Recuperado de: <http://www.gestiopolis.com/canales6/eco/metodo-delphi-estadistica-de-investigacion-cientifica.htm>

- Pio, M. J. (2011). *Modelo SENAI de prospección. Método Delphi*. Espacio virtual de OIT/Cinterfor (EVC). Recuperado de: http://evc.oitcinterfor.org/pluginfile.php/659/mod_resource/content/0/metododelphi-es.pdf
- Sneiderman, S. (2006). Las técnicas proyectivas como metodo de investigacion y diagnostico. En *Subjetividad y Procesos Cognitivos* (8) (pp. 296-331). Buenos Aires: IAEPICIS-UCES.
- Tortosa, F., Montoro, L. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema* 14-4 (pp. 714-725). ISSN 0214 - 9915 CODEN PSOTEG. Universidad de Valencia.
- Villalobos-Sánchez, D., Gómez-Rodríguez, V., Delgado-Álvarez, N. (2010) *El Sistema HACCP. Barreras y acciones para su implementación desde una perspectiva CTS*. Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. Edición electrónica gratuita. ISBN-13: 978-84-693-5711-8. Recuperado de: <http://www.eumed.net/libros/2010d/793/index.htm>
- Zayas-Agüero, P. M., Grave de Peralta Avila, R. M. (2011). *La función de la organización y el análisis y descripción, las especificaciones, la matriz para elaborar el perfil de las competencias de los cargos u ocupaciones*. Libro virtual. Andalucía: Universidad de Málaga, eumed.net. Recuperado el 20/08/2012 de: <http://www.eumed.net/libros/2011e/1104/index.htm>

VI. ANEXOS

Presentamos el índice de los anexos del Informe de Avance Noviembre 2012.

Aclaración: por razones de espacio, algunos anexos se entregan como adjuntos al presente informe.

Índice de Anexos	Observaciones
Anexo 1. Olivieri. Revisión de literatura sobre antecedentes legislativos vinculados a la materia del tránsito	Adjunto
Anexo 2. Caamaño – Díaz. Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud II. Ponencia Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.	Adjunto
Anexo 3. Caamaño – Díaz. Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia. Taller teórico práctico. Cuestionario preliminar. Jornadas Psicología del Tránsito, FePRA, Neuquén.	Adjunto
Anexo 4. Caamaño. Psicología del Tránsito. Metodología para consulta a expertos en evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir autos. Ponencia Jornadas de Investigación en Psicología, UCES.	Adjunto
Anexo 5. Thau. Ley de Sistema de Evaluación Permanente de Conductores. CABA	Adjunto
Anexo 6. Caamaño – Díaz. Listado de producciones Trabajos de desarrollo teórico.	Pag 40
Anexo 7. Presentación de la Lic. Valeria Santana, aceptación de la invitación a integrarse al proyecto (UCES)	Pag 43
Anexo 8: Propuesta de incorporación al equipo del alumno Matías Dragotta (UDA)	Pag 44

ANEXO 6: Aportes teóricos y trabajos presentados por Marta María Caamaño y Marta Inés Díaz de Dragotta

- Caamaño, M. (2002). *Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires*. Ponencia XXVIII Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Santiago de Chile.
- Caamaño, M. (2004 Septiembre). *Estrategia de conducción segura. Aspectos psíquicos relacionados*. Ponencia Panel 1as. Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, Federación de Psicólogos de la Rep. Argentina, Colegio de Psicólogos de Sta. Fe, Rosario.
- Caamaño, M. (2005 Julio). *Aportes de la Psicología a una Estrategia de Tránsito Seguro (ETS)*. Ponencia 30º Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2005 Julio). *Psicología y prevención de accidentes*. Ponencia 30º Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2005 Octubre). *Investigación del concepto de objeto (instrumento, herramienta) en la teoría psicoanalítica*. Ponencia I Jornada de Investigación en Psicología, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2006 Julio). *Psicología del Tránsito. La percepción de peligro en relatos de accidentes de conductores de autos*. Ponencia XIII Jornadas de Investigación y Segundo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR, Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2006 Octubre). *Investigación psicoanalítica de relatos de accidentes de tránsito mediante aplicación del Algoritmo David Liberman (ADL)*. Ponencia II Jornadas de Investigación en Psicología - IV Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As
- Caamaño, M. (2008, Julio). *Psicología del conductor de autos particulares. Esquema secuencial para el análisis de relatos de accidentes de tránsito*. Ponencia XI Congreso Metropolitano, Asociación de Psicólogos de Bs. As. Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2008, Octubre). *Descripción psicoanalítica del automatismo del driving*. Ponencia IV Jornadas de Investigación en Psicología y VI Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.
- Caamaño, M. (2009, Abril 23-24), *Análisis del relato de un accidente vial con metodología psicoanalítica*. Ponencia Panel IV Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, Federación de Psicólogos R. A.
- Caamaño, M. (2010 22-23 Octubre). *Automatismos y aspectos emocionales en los conductores de autos*. Ponencia presentada en las Jornadas "Psicodiagnóstico, un recorrido por la diversidad". Mendoza: Universidad del Aconcagua.
- Caamaño, M. (2010 Octubre) *Exploración de un relato de accidente vial, aplicando la teoría de la complementariedad estilística*. Ponencia VI Jornadas de Investigación en Psicología - VIII

- Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.
- Caamaño, M. (2011, Octubre). *Psicología del Tránsito. La personalidad automovilística*. Ponencia VII Jornadas de Investigación en Psicología - IX Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.
- Caamaño, M. (2012, Octubre). *Psicología del Tránsito. Metodología para consulta a expertos en evaluación psicológica de candidatos a licencia de conducir autos*. Ponencia VIII Jornadas de Investigación en Psicología – X Jornadas de Actualización del ADL, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Bs. As.
- Caamaño, M. *Análisis de un relato de accidente de tránsito aplicando el Algoritmo David Liberman (ADL)*. Monografía doctoral, Seminario Metodología de la Investigación II – Clínica, Doctorado en Psicología, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales.
- Caamaño, M. *Descripción psicoanalítica del automatismo del driving*. Monografía doctoral, Seminario Psicoanálisis Freudiano Contemporáneo, Doctorado en Psicología, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales.
- Caamaño, M., Díaz de Dragotta, M. (2011 5-6 Agosto) *Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud*. Ponencia en VI Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito “Transitando una nueva cultura vial”, Comisión Psicología del Tránsito del Colegio de Psicólogos de la Provincia de Córdoba, Federación de Psicólogos de la República Argentina (FePRA). Córdoba.
- Caamaño, M., Díaz de Dragotta, M. (2012, Septiembre). *Prevención. La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud (II)*. Ponencia en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito “Movilidad vial” Nuevos paradigmas, nuevos desafíos, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.
- Caamaño, M., Díaz de Dragotta, M. (2012, Septiembre). *Prevención. La evaluación de candidatos a primera licencia*. Taller teórico práctico en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito “Movilidad vial” Nuevos paradigmas, nuevos desafíos, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.
- Caamaño, M., Díaz, M., Olivieri, R., Thau, S. (2011). *Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho*. Propuesta de Proyecto de investigación, Departamento de Investigaciones, UCES: Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. (2010, septiembre 30-octubre 1-2). *El rol del Psicólogo en las fuerzas de Seguridad y la tarea psicodiagnóstica*. Simposio por invitación Psicodiagnóstico, Cultura y Evaluaciones, XIV Congreso Nacional de Psicodiagnóstico- XXI Jornadas Nacionales de Asociación Argentina de Estudios e Investigación en Psicodiagnóstico, organizadas por ADEIP. Corrientes.
- Díaz de Dragotta, M. I. (1999). *Accidentes de tránsito del personal que conduce móviles policiales en la Dirección Motorizada. Causas y consecuencias*. Mendoza: Dirección de Policía Vial.

- Díaz de Dragotta, M. I. (1999). *Plan de evaluativo de Licencias de Conducir mediante técnicas psicológicas: Bender- Rorschach- H.T.P. en empresa de transporte*. Mendoza: T.A.C
- Díaz de Dragotta, M. I. (2001). *Técnicas psicológicas entrevistas, Bender y Rorschach que se implementan en la evaluación del personal policial*. Ponencia en VII Jornadas de Sanidades Policiales organizado por el Ministerio de Justicia y Seguridad de La Rioja. Dirección Sanidad Policial. La Rioja.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2003). *Indicadores psicopáticos y de impulsividad detectados en el psicodiagnóstico de Rorschach en personal policial y su abordaje desde los Psicoimmunoneuroendócrino*. Ponencia en XI Congreso Argentino de Psicología organizado por F.E.P.R.A. San Juan
- Díaz de Dragotta, M. I. (2005). *El Psicodiagnóstico de Rorschach y el test de Bender en el otorgamiento de las Licencias de conducir en Mendoza*. Ponencia en XI Congreso Nacional de Psicodiagnóstico XVI, Jornadas Nacionales de ADEIP. Mar del Plata
- Díaz de Dragotta, M. I. (2005). *La personalidad psicopática: evaluación de la agresividad integrando aspectos psicológicos, neurológicos, endocrinológicos e inmunológicos*. Ponencia en V Congreso Iberoamericano de Evaluación Psicológica. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2005). *Licencias de conducir de alto riesgo su otorgamiento en la provincia de Mendoza con un enfoque psiconeuroinmunoendocrino*. Ponencia en II Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, organizadas por FEPR. San Juan.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2006). *Desórdenes afectivos y DHEA (Dehidroepiandrosterona) en una evaluación Psiconeuro inmuno endocrinológica*. Mesa Redonda en V Congreso Mundial de Estados Depresivos. Mendoza.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2006). *Experiencias Institucionales*. Conferencia en 1º Jornada Regional de Psicología del Tránsito y Accidentología. Mar del Plata.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2006). *Habilitación de conductores: examen psíquico*. Mesa Redonda en 1º Congreso Argentino de Evaluación de Salud y Valoración del año corporal. Mendoza.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2006). *Indicadores de impulsividad en el Psicodiagnóstico de Rorschach y su correlato en una evaluación Psiconeuroinmunoendocrinológica en personal policial del ministerio de Seguridad de Mendoza*. Ponencia en Congreso de la Asociación Latinoamericana de Rorschach (ALAR). Perú: [CD]
- Díaz de Dragotta, M. I. (2006). *Neuropsicología: Tema: Indicadores de impulsividad en el Psicodiagnóstico de Rorschach y su correlato en una evaluación Psiconeuroinmunoendocrinológica*. Mesa Redonda en Congreso de la Asociación Latinoamericana de Rorschach (ALAR). Lima, Perú.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *El otorgamiento de las Licencias de conducir en la provincia de Mendoza con un enfoque Psiconeuroinmunoendocrinológico*. Trabajo premiado con la publicación por Asociación Argentina de Profesionales de Salud Mental. En *Conexiones, El malestar de lo cotidiano. Diferentes miradas en Salud Mental* (pp. 389-392).

- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *Criterio psiconeuroinmunoendocrinológico para otorgar Licencias de conducir en Mendoza*. Ponencia en III Jornadas de Investigación en Psicología y V Jornadas de actualización del Algoritmo David Liberman organizadas por UCES. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *El otorgamiento de las Licencias de Conducir en Mendoza con un enfoque Psiconeuroinmunoendocrinológico*. Comunicación Científica en II Congreso Argentino de Salud Mental, 2º Encuentro Latinoamericano de Salud Mental. Trabajo premiado. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *Estudio inmunoendocrinológico de sujetos con indicadores de impulsividad*. Simposio Evaluando conductas violentas y sus efectos en VI Congreso Iberoamericano de Evaluación Psicológica, organizado por AIDEP, Asociación Iberoamericana de Evaluación Psicológica, Universidad Autónoma de México. México.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *Indicadores de agresividad en Bender y Rorschach su correlato psiconeuroinmunoendocrinológico en una Institución semimilitarizada*. Simposio La evaluación psicológica prerrequisito para la Seguridad Vial, XXXI Congreso Interamericano de Psicología. México.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *Lo psicológico en Psiconeuroinmunoendocrinología*. Simposio Evaluando conductas violentas y sus efectos en XII Congreso Argentino de Psicología. San Luís.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2007). *Tarea de peritaje interdisciplinario en el otorgamiento de la Licencia de conducir*. Mesa Redonda 2º Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito. Mendoza.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008) *Accidentes en Cadena*. Simposio en XII Congreso Nacional de Psicodiagnóstico, XIX Jornadas Nacionales de Asociación Argentina de estudios e Investigación en Psicodiagnóstico. La Plata.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008). Expositora Panel Tránsito y Seguridad Vial Un camino hacia la interdisciplina, en III Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito organizadas por FEPPA. San Juan.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008). *Accidentes de Tránsito: ¿Qué pasa con los automovilistas?*. Mendoza: Diario Los Andes 7/03/2008.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008). *Enfoque Psiconeuroinmunoendocrinológico en estudio de personalidad y conducta agresiva*. En Simposio Técnicas e inventarios en la Clínica, 1º Congreso Panamericano de Psiconeuroinmunoendocrinología. Montevideo. Uruguay.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008). *Evaluando conductas violentas*. Simposio en XV Jornadas de Investigación y 4º Encuentro de Investigadores de Psicología del MERCOSUR organizadas por Facultad de Psicología UBA. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2008). Expositora Panel Factor Humano y accidentes de Tránsito, en XI Congreso Metropolitano de Psicología organizado por APBA. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2009). *Evaluación PNIE de la agresividad en una población de alto riesgo con portación de armas*. Simposio por invitación Psicología Social: Violencia Social y Derechos Humanos, XXXII Congreso Interamericano de Psicología organizado por Sociedad Interamericana de Psicología. Guatemala.

- Díaz de Dragotta, M. I. (2009). *Indicadores psiconeuroinmunoendocrino de la agresividad*. Simposio por invitación Diferentes aristas y marcas de la violencia, 1ª Congreso Internacional de Investigación y práctica profesional en Psicología. .XVI Jornadas de Investigación. Quinto encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR, organizados por Facultad de Psicología UBA. Buenos Aires.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2009). *La responsabilidad de habilitar Licencias de conducir en personas con alto grado de alcoholemia*. Simposio por invitación Entrecruzamiento de la Psicología del Tránsito y la Psicología Forense, XIII Congreso Nacional de Psicodiagnóstico, XX Jornadas Nacionales de ADEIP. Córdoba.
- Díaz de Dragotta, M. I. (2012, septiembre). *El adolescente y la licencia de conducir*. Ponencia en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito "Movilidad vial" Nuevos paradigmas, nuevos desafíos, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.
- Díaz de Dragotta, M., (2010, Junio 26). *La Psicología del Tránsito*. Disertación en Jornada Regional Cuyana de Psicodiagnóstico, organizadas por ADEIP Asociación Argentina de Estudio e investigación en Psicodiagnóstico y UDA Facultad de Psicología de la Universidad del Aconcagua.
- Díaz de Dragotta, M., (2010, agosto 27-28). *¿Qué circuló en Mendoza?*. Ponencia en V Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito."Hacia un tránsito con salud y justicia.", organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de San Luis, San Luis.
- Díaz de Dragotta, M., (2010, Agosto 4-6). *Dime como conduces y te diré quien eres*. Simposio por invitación: Psicología del Tránsito: La baliza de prevención, en III Congreso Regional de la Sociedad Interamericana de Psicología (SIP) "Hacia una Psicología integradora y comprometida con el ser humano". Asunción, Paraguay: Actas del evento [CD].
- Díaz de Dragotta, M., De Bortoli, M., Pugliese, S., Chade, H. (2010, agosto 19-20). *Indicadores de impulsividad en el Psicodiagnóstico de Rorschach y su correlato en una evaluación Psiconeuroinmunoendocrinológica*. Ponencia en IX Congreso Argentino de Rorschach en la Universidad, organizadas por Asociación Argentina de Psicodiagnóstico de Rorschach y Facultad de Psicología y Psicopedagogía Universidad del Salvador. Buenos Aires: Actas del evento [CD].
- Díaz de Dragotta, M., De Bortoli, M., Pugliese, S., Chade, H. (2009). El otorgamiento de las Licencias de conducir en la provincia de Mendoza con un enfoque Psiconeuroinmunoendocrinológico. *Psicodiagnosticar*(19), pp.105-109, Santa Fe: ADEIP.

Anexo 7: Presentación de la Lic. Valeria Santana, aceptación de la invitación a integrarse al proyecto (UCES)

De: Marta Caamaño <martamariacaamano@gmail.com>
Para: tran Valeria Santana <santanavaleria@yahoo.com.ar>
Enviado: domingo, 11 de noviembre de 2012 17:10
Asunto: Invitación a integrarse al Proyecto de Investigación Vial - UCES

Ref/ Proyecto de Investigación Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho. UCES.

Estimada Lic. Valeria Santana,

Me es grato comunicarme con usted con el objeto de invitarla a participar, en calidad de Investigadora Junior, en el Proyecto de Investigación de referencia.

Recibida su aceptación, será elevada a las autoridades de la UCES a los efectos que corresponda, para lo cual sería necesario que adjuntase su curriculum vitae.

Sin más, me despido cordialmente,

Lic. Esp. Marta M. Caamaño
Directora de Proyecto

El 12 de noviembre de 2012 21:32, valeria santana <santanavaleria@yahoo.com.ar> escribió:

Lic. Esp. Marta M. Caamaño
Directora de Proyecto UCES

En respuesta a su invitación para participar del proyecto al cual hace referencia como Investigadora Junior, confirmo mi aceptación y le adjunto mi CV. Quedando a su entera disposición. La saluda cordialmente,

Lic. Valeria B. Santana

Anexo 8: Propuesta de incorporación al equipo del alumno Matías Dragotta (UDA)

MENDOZA, 28 DE AGOSTO DE 2012.

A LA DIRECTORA DEL INTITUTO DE INVESTIGACION
UDA FACULTAD DE PSICOLOGIA DEL ACONCAGUA.
DRA. MIRTA ISON

S_____ // _____ d

La que suscribe Mgter Marta Inés Diaz co-Directora del Proyecto de Investigación: “Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho”.

En Convenio con la UCES Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales Facultad de Psicología y de Derecho, junto con la Facultad de Psicología de la UDA Universidad del Aconcagua, se dirige a Ud. Para informarle que el alumno de 4ª año de la Carrera de Psicología Matías Miguel Dragotta DNI N° 29.17.120, participará en el Proyecto de Investigación en la realización de los Cuestionarios a los profesionales mendocinos y a los pertenecientes a ADEIP (Asociación de Estudios e Investigación en Psicodiagnóstico) que evalúan en su diaria tarea a conductores de automóviles.

Participará en carácter de ALUMNO-BECARIO.

Le saluda atte.