Testes psicológicos em exames psicotécnicos como avaliação de aptidão para conduzir veículos no Brasil.

Elton Junio laviola Fonseca [1]

Resumo: Este artigo discute o caráter preditivo dos testes psicológicos aplicados nos exames para habilitação de condutores no Brasil. Apesar da obrigatoriedade prevista na legislação, os instrumentos utilizados atualmente demonstram limitações significativas em prever comportamentos de risco no trânsito. A maioria dos testes carece de validação específica para o contexto viário e apresenta fragilidades técnicas e interpretativas que comprometem sua efetividade. A avaliação psicológica, para ser eficaz na prevenção de acidentes, deve se basear em instrumentos cientificamente validados, com aplicação rigorosa e alinhada às reais demandas da segurança viária. O estudo propõe medidas viáveis de melhoria, como a reformulação dos testes, uso de tecnologias acessíveis, capacitação contínua dos profissionais e incentivo à pesquisa aplicada. Contribuir para práticas mais eficazes é essencial para a redução de acidentes, proteção de vidas e promoção de um trânsito mais seguro e responsável.

Palavras-chave: Avaliação Psicológica; Testes Psicológicos; Prevenção de Acidentes; Segurança no Trânsito; Caráter Preditivo.

Abstract: This article discusses the predictive nature of psychological tests used in driver licensing assessments in Brazil. Although these evaluations are legally mandated, the instruments currently in use show significant limitations in reliably predicting risky driving behavior. Most tests lack specific validation for the traffic context and present technical and interpretive weaknesses that compromise their effectiveness. To contribute meaningfully to accident prevention, psychological assessment must rely on scientifically validated tools, applied rigorously and aligned with the real demands of road safety. This study proposes feasible improvements, including test reformulation, integration of accessible technologies, continuous professional training, and promotion of applied research. Enhancing these practices is essential for reducing accident rates, protecting lives, and fostering safer and more responsible traffic environments.

[1] Acadêmico 9° período do curso de Psicologia do Centro Universo Belo Horizonte.

Key Words: Psychological Assessment; Psychological Tests; Accident Prevention; Traffic Safety; Predictive Validity.

1. INTRODUÇÃO

A inserção da avaliação psicológica como etapa do processo de habilitação para condutores no Brasil está vinculada às primeiras normatizações sobre trânsito no país, destacando-se o Decreto-Lei nº 9.545/1946, que já previa exames de aptidão psicológica. Contudo, foi com a promulgação da Lei nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que se consolidou a obrigatoriedade da avaliação psicológica para candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (BRASIL, 1997).

Com o avanço das políticas de segurança viária, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) atualizou os procedimentos através da Resolução nº 425/2012 e mais recentemente pela Resolução nº 927/2022, estabelecendo critérios mais objetivos para a realização do exame de aptidão psicológica (CONTRAN, 2012; 2022).

Apesar da regulamentação e da inserção da avaliação psicológica no processo de habilitação, persistem questionamentos quanto à sua efetividade. A principal dúvida que norteia este estudo é: os testes psicológicos aplicados atualmente possuem um real caráter preditivo sobre a aptidão para conduzir veículos com segurança? Baumann et al. (2019)

> Pode ser visto que apenas 12% dos testes utilizados no Brasil possuem validação específica para aplicação no trânsito, o que compromete significativamente sua validade preditiva e utilidade no contexto da prevenção de acidentes. Baumann et al. (2019)

É possível analisar que atualmente os exames psicotécnicos aplicados atualmente no Brasil apresentam limitações em seu caráter preditivo para avaliar a real aptidão dos candidatos à condução de veículos. Embora esses testes tenham embasamento teórico e metodológico, a eficácia deles na previsão de comportamentos de risco no trânsito ainda é uma questão em aberto. Alves, F. T. (2020).

Estudos apontam que fatores como a aplicabilidade dos testes, a subjetividade da avaliação e a falta de atualização das metodologias podem comprometer sua validade preditiva. Dessa forma, compreender melhor limitações essas quem podem ser essenciais para aprimorar o processo avaliativo e garantir maior segurança no trânsito. Alves, F. T. (2020).

Quando falamos de segurança no transito isso vem desde do processo a concessão da CNH e testes psicológicos são utilizados como critério, nos exames psicotécnicos, mas há indícios de que eles podem não prever com precisão comportamentos de risco no trânsito. Souza, M. P. & Lima, R. C. (2021).

Estudos foram feitos e mostram que apontam que motoristas habilitados com bom desempenho nesses testes ainda se envolvem em acidentes graves. Isso indica que a relação entre a avaliação psicológica e a segurança viária precisa ser revisitada para garantir sua real eficácia na prevenção de acidentes. Souza, M. P. & Lima, R. C. (2021).

Além disso, a aplicação dos testes ocorre dentro de um contexto clínico que pode não refletir as condições reais de trânsito, o que limita sua capacidade de prever a conduta dos motoristas em situações de estresse e decisão rápida. Esse distanciamento da realidade cotidiana do trânsito compromete a validade da avaliação, tornando necessária a adoção de metodologias mais contextualizadas. Conselho Federal de Psicologia (2019).

Portanto, observa-se que a revisão e modernização dos testes psicotécnicos podem contribuir significativamente para a redução de acidentes, trazendo métodos mais eficazes e alinhados às novas descobertas da psicologia do trânsito. Estudos demonstram que atualizações metodológicas são fundamentais para garantir que os testes acompanhem as mudanças no comportamento dos condutores e nas exigências do tráfego moderno. Ferreira, J. A. (2022).

Além disso, o avanço das tecnologias digitais possibilita a criação de novos modelos de avaliação psicológica mais objetivos, que podem complementar os exames, e a incorporação de ferramentas tecnológicas mostram que há maneiras de ter uma maior precisão nos resultados e diminuir a subjetividade dos diagnósticos psicológicos, tornando a avaliação mais confiável e eficaz. Oliveira, C. F. (2023).

O objetivo geral deste estudo bibliográfico o qualitativo é analisar o caráter preditivo dos exames psicotécnicos aplicados no Brasil para a avaliação da aptidão de candidatos à condução de veículos, identificando limitações e propondo melhorias baseadas em evidências científicas. Dessa forma, a pesquisa busca contribuir para um debate fundamentado sobre a eficácia dessas avaliações e fornecer subsídios para eventuais reformulações nos critérios de avaliação psicológica no trânsito. Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN (2020).

Revisar a literatura científica e normativa sobre os exames psicotécnicos no Brasil e em outros países, identificando suas bases teóricas e eficácia preditiva. Essa revisão permitirá uma compreensão mais aprofundada do funcionamento dos testes e de suas limitações, fornecendo embasamento para possíveis ajustes no modelo atual. Silva, R. L. & Mendes, T. R. (2020)

Identificar e analisar as principais limitações dos testes psicotécnicos aplicados atualmente, considerando aspectos metodológicos, aplicabilidade e impacto na segurança viária. Com essa análise, será possível determinar os fatores que prejudicam a precisão preditiva desses testes e propor medidas para torná-los mais eficazes. Conselho Federal de Psicologia (2021).

Propor melhorias para os exames psicotécnicos com base em metodologias científicas mais eficazes, considerando novas tecnologias e práticas adotadas internacionalmente. A implementação dessas melhorias pode contribuir para uma avaliação psicológica mais eficiente e alinhada às necessidades atuais do trânsito brasileiro. Lopes, A. B. (2022)

2.1 DESENVOLVIMENTO

2.1. O USO DE TESTES PSICOLÓGICOS NO BRASIL

O uso de teste psicológicos é uma prática já consolidada dentro da Psicologia no Brasil, utilizada historicamente em vários contextos, incluindo o trânsito. Os testes psicológicos têm sido utilizados desde o início da Psicologia como ferramentas para investigar as habilidades cognitivas, características de personalidade e habilidades dos indivíduos. Seu uso no Brasil foi intensificado com a criação de regulamentações específicas, como a Resolução CFP nº 007/2003, que disciplina a utilização de instrumentos psicológicos reconhecidos pelo Sistema de Avaliação de Testes Psicológicos (SATEPSI). A aplicação dos testes está diretamente ligada à ideia de mensuração objetiva e padronizada sendo considerada um instrumento de auxílio na tomada de decisões em ambientes clínicos, organizacionais, educacionais e no trânsito. (Silva & Alchieri, 2010)

A avaliação psicológica, conforme definida pelo Conselho Federal de Psicologia, é o processo técnico e científico que visa a compreensão de aspectos psicológicos do comportamento humano, por meio da utilização de métodos e instrumentos psicológicos, tais como entrevistas, observações e testes padronizados (CFP, 2018).

Uma avaliação psicológica com uso de testes, quando realizada de forma meticulosa e científica, a avaliação psicológica tem um valor social significativo, fornecendo subsídios para ações preventivas, diagnósticas e interventivas. No contexto do trânsito, ela busca avaliar se o indivíduo possui as condições psicológicas necessárias para dirigir com segurança, contudo, atualmente tem se visto estudos que questionam a real capacidade preditiva dos testes aplicados nesses testes, isto é, sua real habilidade de antecipar comportamentos. (Silva & Alchieri, 2010)

> Segundo Silva e Alchieri (2010), os escores obtidos nos testes psicológicos não têm demonstrado correlações significativas com a ocorrência futura de infrações, o que levanta dúvidas sobre sua efetividade.

2.1.1 TESTES PSICOLÓGICOS NA AVALIAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULOS NO BRASIL.

No contexto do trânsito, prática da avaliação psicológica assume o papel de verificar se o candidato possui características emocionais, cognitivas e comportamentais compatíveis com a direção segura. (CFP, 2018).

O uso de exames psicotécnicos com uso de testes psicológico como um requisito essencial para a realização de aulas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) data dos anos 1940, conforme estabelecido pelo Decreto-Lei no 9.545/1946. A medida foi implementada com o intuito de prevenir acidentes e infrações identificando pessoas com características psicológicas que não são adequadas para uma condução segura. Desde aquele momento, essa prática passou a ser um componente essencial do processo de habilitação e, atualmente segue regulamentada por legislações como a Resolução nº 425/2012 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). (Souza & Santos, 2023)

Pasquali (2020) destaca que um teste psicológico válido deve apresentar validade de construto, ou seja, medir precisamente o traço ou capacidade que se propõe a avaliar (como atenção, impulsividade, tomada de decisão), e validade ecológica, que diz respeito à sua capacidade de reproduzir situações próximas às reais. No entanto, muitos instrumentos utilizados atualmente carecem dessa segunda característica, sendo originalmente desenvolvidos para contextos clínicos.

A Cartilha de Avaliação Psicológica do CFP (2022) reconhece que testes como o Zulliger, comumente utilizados na avaliação de personalidade no trânsito, foram desenvolvidos para ambientes clínicos e não apresentam validação específica para contextos de risco, como a direção veicular. Essa incongruência compromete a capacidade do teste de refletir, de maneira adequada, a complexidade e a imprevisibilidade do comportamento no trânsito.

No entanto, caráter preditivo desses testes ainda é motivo de muitas discussões. Pesquisas como a realizada por Souza e Santos (2023) sugerem que existem lacunas na relação entre os resultados dos testes e as atitudes efetivamente demonstradas pelos condutores de veículos no trânsito. (Souza & Santos, 2023)

Além disso, conforme ressalta Ciotta, Cruz e Dagostin (2021), há uma carência de estudos empíricos nacionais que avaliem a efetividade desses testes especificamente para a predição de comportamentos inseguros no trânsito, o que reforça a urgência por investigações mais aprofundadas e contextualizadas.

> A avaliação é feita em ambiente controlado, o que pode limitar sua capacidade de simular as exigências reais da direção. Apesar disso, a avaliação continua sendo considerada importante por seu caráter preventivo e por sua função de triagem inicial. (Souza & Santos, 2023)

A atuação do psicólogo no trânsito é multifacetada e ultrapassa a realização de testes psicotécnicos. O especialista precisa analisar de maneira abrangente e criteriosa aspectos

cognitivos, emocionais, comportamentais e sociais que possam interferir no cuidado segurança e confiança do condutor. Esta avaliação engloba a avaliação de características pessoais, inteligência, atenção, memória, controle emocional, entre outros elementos. Ademais, o psicólogo tem como responsabilidade fundamental interpretar os dados coletados e decidir pela aptidão ou inaptidão do candidato à habilitação. (Dagostin, 2006)

Dagostin (2006) destaca que o processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito é regulado por normas técnicas e legislações específicas, porém, ainda existem fissuras na padronização de critérios e na formação apropriada desses profissionais. Também existem desafios ligados à pressão institucional, à ausência de autonomia e à falta de mecanismos apropriados de supervisão e fiscalização.

2.1.2 O Uso de Testes Psicológicos no Brasil: Instrumentos Utilizados e Contexto Atual

Os testes utilizados nas avaliações psicotécnicas para o trânsito, como o Zulliger, o PMK, o Teste de Atenção Concentrada (AC), e o Teste de Inteligência Não Verbal de Raven, buscam avaliar traços como personalidade, atenção, tempo de reação, raciocínio lógico e controle emocional. Contudo, esses instrumentos foram originalmente desenvolvidos para contextos clínicos e educacionais e, portanto, nem sempre refletem adequadamente as demandas específicas do trânsito (CFP, 2022).

> Estudos como os de Souza e Lima (2021) evidenciam que a aplicação de testes como o Raven apresenta limitações importantes: embora avalie o raciocínio lógico-matemático, não contempla aspectos decisivos para a direção, como julgamento em situações de risco.

Já o Zulliger, utilizado para avaliação da personalidade, possui viés interpretativo significativo, o que pode impactar a objetividade dos resultados, especialmente em populações de menor escolaridade ou em áreas rurais (Alves, 2020).

> De acordo com Silva e Alchieri (2010), a validade preditiva dos instrumentos usados nos exames psicotécnicos é baixa, havendo pouca correlação entre os resultados e comportamentos subsequentes no trânsito.

A pesquisas mais recentes confirmaram essa fragilidade, ao demonstrar que uma parcela reduzida dos instrumentos disponíveis no Brasil possui validação científica específica para o contexto do trânsito, o que coloca em dúvida sua eficácia como barreira preventiva. Baumann et al. (2019)

Nesse cenário, a avaliação psicológica deixa de ser uma ferramenta efetiva de triagem de risco e passa a ser um procedimento meramente burocrático, descolado da realidade do trânsito brasileiro, sendo assim não cumprindo exigências metodológicas que buscam entender e esses instrumentos cumprem sua função preditiva. Pasquali (2020)

2.2 TRÂNSITO NO BRASIL E SUAS DIFICULDADES

O trânsito no Brasil é marcado por elevados índices de acidentes, óbitos e ferimentos. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil ocupa uma das posições mais preocupantes onde número de mortes por acidentes de trânsito ocupam 8° principal causa das mortes do mais (Associação Paulista de Medicina, 2025)

O Brasil enfrenta uma grave crise de segurança no trânsito, evidenciada por dados que colocam o país entre os que apresentam maior número de mortes viárias no mundo. De acordo com o relatório Global Status Report on Road Safety da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2022)

Em 2023, o sistema DATASUS registrou mais de 30 mil mortes causadas por acidentes viários, consolidando a relevância da temática como problema de saúde pública (DATASUS, 2023).

O Relatório Anual do INFOSIGA SP do ano de 2023 aponta que condutas humanas como imprudência, uso de substâncias psicoativas e desatenção ao volante representam fatores determinantes para a ocorrência de acidentes. Esse panorama reflete a importância de estratégias preventivas mais eficientes, das quais a avaliação psicológica poderia ser parte fundamental se contasse com instrumentos adequadamente validados para esse contexto.

O Brasil está entre os países mais alarmantes em termos absolutos de óbitos causados por acidentes de trânsito. A violência viária é uma das principais questões de saúde pública e requer medidas interdisciplinares que incluam educação, engenharia, legislação e supervisão. (Sampaio & Nakano, 2011)

Entretanto, a ausência de instrumentos com validade preditiva comprovada compromete o potencial da avaliação como ferramenta de filtragem inicial, contudo é possível verificar uma desconexão entre os resultados obtidos nos testes psicotécnicos e o comportamento real dos

condutores, o que enfraquece a confiança social na eficácia desse tipo de avaliação. (Cristo e Silva, 2010)

Além disso, segundo De Sousa e Alvares (2011), a complexidade do trânsito moderno exige abordagens mais contextualizadas e interdisciplinares, o que não se observa na prática atual das avaliações psicotécnicas.

Dessa forma, a partir da análise dos dados estatísticos e da literatura especializada, evidenciam-se que, para contribuir efetivamente com a segurança viária, os exames psicotécnicos devem ser reformulados com base em evidências empíricas robustas e em parâmetros psicométricos consistentes.

2.2.1 TESTES PSICOLÓGICOS NA PREVISÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO E LIMITAÇÕES DOS TESTES USADOS ATUALMENTE.

Um dos propósitos centrais do uso de testes psicológicos como avaliação psicológica nos exames psicotécnicos, para realizar o processo de obtenção e renovação da Carteira Nacional de Trânsito (CNH) é antecipar comportamentos arriscados e identificar condutores potencialmente perigosos. Contudo, o resultado da literatura científica tem apresentado inconsistentes quanto ao caráter preditivo dos testes atualmente utilizados para tal medição. (Cristo e Silva & Alchieri, 2010)

Apesar de existirem ferramentas que medem características como impulsividade, agressividade e baixa tolerância à frustração, pode ser visto que esses indicadores nem sempre conseguem predizer com precisão o comportamento futuro no trânsito. (Cristo e Silva & Alchieri, 2010)

Apesar da regulamentação vigente e da aplicação sistemática dos exames psicotécnicos no processo de habilitação, as limitações desses testes tornam-se evidentes quando confrontadas com dados empíricos e com o cotidiano do trânsito brasileiro. A ausência de validade ecológica em muitos dos instrumentos utilizados indica que tais testes não reproduzem com fidelidade as exigências reais enfrentadas pelos condutores. (Pasquali, 2020)

> Segundo Pasquali (2020), um teste só é eficaz para fins preditivos se sua estrutura for capaz de representar contextos análogos àqueles em que o comportamento avaliado será executado, o que raramente ocorre nas avaliações aplicadas atualmente.

Outro problema recorrente diz respeito à subjetividade na interpretação dos resultados, é possível apontar que muitos dos testes psicológicos utilizados como os projetivos dependem amplamente da análise do avaliador, o que introduz vieses e reduz a confiabilidade dos laudos emitidos. (Dagostin,2006)

Um estudo interno do CFP (2021), revela que 68% dos psicólogos que participaram do estudo relatou sentir-se pressionados por prazos ou demandas de clínicas conveniadas ao DETRAN, sendo assim essa pressão institucional para aprovar candidatos, pode resultar no aumento da subjetividade interpretação dos resultados dos testes aplicados.

Mais alguns estudos revelaram que até 30% dos motoristas envolvidos em acidentes graves, haviam sido previamente aprovados nos exames psicotécnicos, o que questiona sua eficácia como filtro preventivo; essa ausência de correlação sugere que os instrumentos atuais não estão aptos a discriminar, de forma confiável, indivíduos com propensão a comportamentos de risco. (Souza e Lima, 2021)

Além disso, a desatualização dos referenciais técnicos e teóricos utilizados nas avaliações compromete a aplicabilidade dos testes ao cenário contemporâneo da mobilidade urbana. A Cartilha de Avaliação Psicológica do CFP (2022) reconhece que parte significativa dos instrumentos aplicados no trânsito foi originalmente desenvolvida para contextos clínicos ou educacionais, sem adaptação rigorosa às demandas do tráfego veicular. Essa inadequação compromete não apenas a validade dos testes, mas também a credibilidade do processo avaliativo como um todo.

3. MÉTODOS

3.1 REFERENCIAL TEÓRICO

A avaliação psicológica no contexto do trânsito tem sido objeto de estudo de diversas pesquisas nas últimas décadas, visando compreender sua eficácia na previsão de comportamentos de risco.

De acordo com Souza e Lima (2021), Os testes psicotécnicos aplicados aos candidatos à habilitação têm como objetivo identificar características psicológicas que possam interferir na segurança

> viária. No entanto, a capacidade preditiva desses testes é amplamente questionada, uma vez que estudos apontam uma correlação limitada entre os resultados dos exames e o comportamento real dos condutores no trânsito. A literatura científica sugere que a validade preditiva dos testes psicológicos no trânsito é influenciada por diversos fatores, como a metodologia utilizada, a subjetividade na avaliação e a falta de contextualização dos testes em relação às condições reais de direção. (Psicologia do Trânsito e a Previsibilidade de Comportamentos de Risco, Pág 92)

> Segundo Alves (2020), um dos principais desafios é que os testes realizados em ambiente controlado não refletem fielmente as situações enfrentadas pelos condutores no dia a dia, o que compromete sua eficácia em prever atitudes inadequadas no trânsito. (Avaliação psicológica e predição comportamental no trânsito: um estudo de caso. Pág 53)

Com base nos estudos revisados, percebe-se que a discussão sobre a validade dos testes psicotécnicos no trânsito ainda está em andamento, sendo fundamental aprofundar a análise sobre como esses exames podem ser aperfeiçoados para melhor cumprir seu papel na prevenção de acidentes. Assim, a presente pesquisa busca contribuir para esse debate, fornecendo uma análise crítica sobre a capacidade preditiva dos testes psicológicos e propondo possíveis aprimoramentos baseados em evidências científicas.

3.2 METODOLOGIA

A metodologia atual se trata de uma pesquisa qualitativa. González, F. E. (2020) “A pesquisa qualitativa é uma abordagem que busca compreender os fenômenos em profundidade, considerando o contexto em que ocorrem e os significados atribuídos pelos participantes “ O estudo vai investigar sobre a avaliação psicológica no trânsito através da pesquisa bibliográfica.

A pesquisa bibliográfica é elaborada com base em material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet, assim permitindo uma compreensão aprofundada dos desafios e limitações dos testes psicológicos aplicados nos exames psicotécnicos para condutores no Brasil. Gil (2019)

3.1.1 Tipo de Pesquisa

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa e exploratória. A pesquisa qualitativa busca compreender fenômenos complexos por meio da análise de informações textuais e conceituais, sem a necessidade de experimentação empírica. A pesquisa exploratória, por sua vez, tem como objetivo mapear e aprofundar o conhecimento sobre um tema ainda pouco discutido, fornecendo subsídios para futuras investigações. Dessa forma, a investigação será conduzida por meio da análise de literatura acadêmica previamente publicada sobre os testes psicológicos em exames psicotécnicos.

3.1.2. Técnicas de Coleta de Dados

A coleta de dados será realizada por meio de pesquisa documental e revisão bibliográfica, utilizando fontes científicas reconhecidas, de artigos publicados no Brasil nos últimos 5 anos.

- **As bases de dados consultadas incluirão:**

SciELO, PubMed, BDTD e Periódicos CAPES, para artigos científicos e estudos acadêmicos;

Livros e publicações de referência sobre testes psicológicos e sua aplicação no trânsito;

Normativas e diretrizes institucionais sobre avaliação psicológica para condutores.

- **Serão selecionados documentos que abordem:**

A validade preditiva dos testes psicológicos aplicados em exames psicotécnicos;

As dificuldades enfrentadas na aplicação e padronização desses testes;

Estratégias e soluções propostas para aprimorar sua eficácia;

Comparação entre diferentes métodos de avaliação psicológica no trânsito.

3.3 Técnicas de Análise de Dados

A análise dos dados será realizada por meio da análise de conteúdo, conforme proposto por Bardin (2011). Esse método permite identificar padrões, recorrências e significados nos textos analisados, possibilitando uma interpretação aprofundada sobre as estratégias e desafios enfrentados na aplicação dos testes psicológicos no contexto do trânsito.

- O processo será conduzido em três etapas:

Leitura exploratória: seleção das publicações mais relevantes para o tema;

Codificação e categorização: organização das informações em categorias temáticas;

Análise e síntese dos dados: identificação das principais tendências e conclusões extraídas da literatura revisada.

3.4 **Justificativa da Metodologia**

A opção pela revisão bibliográfica e análise documental justifica-se pela necessidade de consolidar conhecimentos teóricos e práticos sem a realização de coletas primárias de dados com seres humanos. Além disso, essa abordagem permite uma visão abrangente do tema, considerando pesquisas já realizadas e experiências documentadas por especialistas. Dessa forma, a pesquisa fornecerá uma base sólida para futuras investigações sobre a eficácia dos testes psicológicos nos exames psicotécnicos e sua contribuição para a segurança viária

4. Resultados

Portanto, pode-se ver com base nos métodos usados e textos revisados que os testes psicotécnicos atualmente aplicados no Brasil enfrentam limitações que comprometem seu caráter preditivo. A falta de contextualização prática, o uso de instrumentos com baixa validade ecológica, a subjetividade interpretativa e a pressão institucional configuram uma conjuntura que requer reformulação urgente. Tais desafios demandam revisão metodológica e maior alinhamento entre os objetivos da avaliação psicológica e as reais condições de trânsito. (Souza e Lima, 2021)

A análise realizada ao longo deste trabalho permitiu identificar que os exames psicotécnicos aplicados no Brasil apresentam caráter preditivo limitado, revelando-se insuficientes para cumprir plenamente a função de prevenção de acidentes e seleção segura de condutores. Esse resultado decorre de diversos fatores críticos, entre eles a ausência de validação ecológica, a subjetividade na interpretação dos testes, o descompasso entre os instrumentos utilizados e a realidade do trânsito contemporâneo e, ainda, pressões institucionais sobre os profissionais responsáveis pela aplicação.

Dentre os principais achados, destacam-se:

(a) os instrumentos utilizados na avaliação psicológica frequentemente não foram elaborados para o contexto do trânsito; (SOUZA & LIMA, 2021)

(b) não há correlação sólida entre os resultados dos testes e o comportamento posterior dos condutores; e (DAGOSTIN, 2006)

c) a atuação do psicólogo perito é, muitas vezes, influenciada por demandas externas que reduzem a efetividade do processo avaliativo (CFP, 2022).

Como propostas de melhoria, sugerem-se ações que não envolvam grandes investimentos financeiros nem a dependência de políticas públicas amplas, mas que possam ser implementadas no âmbito técnico-profissional. A primeira medida consiste na seleção criteriosa de instrumentos com maior validade ecológica, privilegiando testes que simulem situações reais ou que estejam mais alinhados às exigências da condução veicular. Essa recomendação está em consonância com os princípios de Pasquali (2020), que ressalta a importância de instrumentos capazes de representar a complexidade da tarefa a ser prevista.

Outra estratégia relevante é o fortalecimento da formação continuada dos psicólogos do trânsito, com ênfase em processos de atualização técnica e em práticas avaliativas baseadas em evidências. A valorização da análise clínica contextualizada, apoiada em múltiplos indicadores (entrevistas, observações, testes padronizados), pode reduzir a margem de erro e conferir maior consistência às decisões de aptidão. (Ciotta, Cruz e Dagostin,2021)

Além disso, recomenda-se a incorporação de recursos tecnológicos acessíveis, como testes computadorizados com situações dinâmicas ou cenários simulados, que possam ampliar o escopo das habilidades avaliadas sem a necessidade de equipamentos onerosos. De acordo com Oliveira (2023), o uso de tecnologias digitais em avaliação psicológica tem se mostrado promissor na captação de dados mais precisos e realistas sobre o comportamento dos candidatos.

5.Conclusão:

O presente trabalho teve como objetivo investigar o caráter preditivo dos testes psicológicos utilizados nos exames psicotécnicos aplicados no processo de habilitação de condutores no Brasil. Por meio de uma análise crítica da literatura científica, legislações específicas e diretrizes técnicas, foi possível identificar fragilidades relevantes quanto à eficiência desses instrumentos para prever o comportamento futuro dos motoristas e, por conseguinte, contribuir de maneira eficaz com a segurança no trânsito. Oliveira (2023)

Ficou evidente que muitos dos testes aplicados carecem de validade ecológica, ou seja, não representam de forma satisfatória os contextos reais enfrentados pelos condutores no ambiente viário. Além disso, a origem clínica de parte considerável dos instrumentos compromete sua pertinência para esse fim específico, pois não foram inicialmente concebidos para avaliar a capacidade de tomar decisões rápidas, lidar com pressões externas ou responder a situações de risco iminente. Isso gera um descompasso entre o que é avaliado e o que, de fato, ocorre nas ruas e estradas. (Ciotta, Cruz e Dagostin,2021)

Outro aspecto problemático diz respeito à subjetividade na aplicação e interpretação dos resultados, o que pode variar conforme a experiência e o preparo técnico do psicólogo responsável. A ausência de padronização no julgamento clínico, associada à pressão institucional existente em muitos contextos de trabalho, como evidenciado em pesquisas do CFP (2021), pode influenciar diretamente os pareceres conclusivos. Isso compromete a confiabilidade do processo e diminui seu valor como mecanismo de prevenção de acidentes.

Diante disso, propõe-se a adoção de medidas resolutivas e viáveis a curto e médio prazo.

Uma dessas ações diz respeito à reavaliação técnica, por parte dos próprios psicólogos e especialistas da área, dos testes atualmente aprovados para uso no contexto do trânsito. Essa revisão, com base em critérios científicos de validade e eficácia, permitiria a exclusão de instrumentos obsoletos e a atualização dos que ainda apresentem potencial, por meio de adaptações metodológicas. Trata-se de uma proposta que pode ser conduzida por meio de comissões técnicas dentro dos conselhos profissionais, sem depender de novas políticas públicas ou grandes investimentos.

Paralelamente, sugere-se o incentivo à produção de novos estudos de validação preditiva dos testes atualmente utilizados, com amostragens regionais e metodologias longitudinais. A colaboração entre centros de pesquisa, clínicas credenciadas e universidades pode ampliar o conhecimento sobre a efetividade dos instrumentos na prática. Além disso, a inserção de componentes tecnológicos simples, como plataformas digitais de simulação de atenção ou tempo de reação, pode ampliar a objetividade e o escopo avaliativo com custos acessíveis e aplicabilidade imediata. (SOUZA & LIMA, 2021)

REFERÊNCIAS:

- ALVES, F. T. Avaliação psicológica e predição comportamental no trânsito: um estudo de caso. Revista Brasileira de Psicologia do Trânsito, v. 15, n. 2, p. 45-67, 2020.
- BAUMANN, J. et al. Validity of psychological tests for traffic assessment: A meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, v. 132, 105284, 2019. DOI: 10.1016/j.aap.2019.105284.
- CIOTTA, S.; CRUZ, R. M.; DAGOSTIN, C. G. Avaliação psicológica de condutores no trânsito no Brasil: marcos históricos e desafios atuais. Revista Plural, v. 1, n. 3, 2021. Disponível em: https://crpsc.org.br/ckfinder/userfiles/files/Revista%20Plural_v1_n3_dezembro_2021_ok.pdf#page=39.
- DE SOUSA, E. L. A.; ALVARES, R. C. M. Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. Revista Subjetividades, v. 11, n. 1, p. 397-417, 2011.
- FERREIRA, J. A. Novas Tecnologias e a Validação de Testes Psicológicos no Trânsito. In: Simpósio Internacional de Psicologia Aplicada ao Trânsito, 2022.
- OLIVEIRA, C. F. O Uso da Inteligência Artificial na Avaliação Psicológica de Condutores. In: Congresso Nacional de Psicologia e Mobilidade, 2023.
- SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. Psicologia: Teoria e Pesquisa, v. 26, n. 4, p. 695-706, 2010. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ptp/a/xMV7bg6LDbJwnJN58zhnK7C/.
- SOUZA, M. P.; LIMA, R. C. Psicologia do Trânsito e a Previsibilidade de Comportamentos de Risco: Revisão Crítica. Psicologia & Sociedade, v. 33, n. 1, p. 89-104, 2021.
- SILVA, F. H. V. C.; ALCHIERI, J. C. Revisão das pesquisas brasileiras em avaliação psicológica de habilidades e inteligência de condutores. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- Desafios da Avaliação Psicológica para a Prática diante da Atuação Profissional Mediada pela Tecnologia de Informação. Disponível em: https://www.scielo.br/j/pusf/a/vfWmYNWpc4PgHcJcd5z59cm/.

- Infrações éticas na elaboração de documentos psicológicos: análise de processos julgados pelo Conselho Federal de Psicologia (2021–2023). DOI: 10.54033/cadpedv22n6-024.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm#art341.
- CFP – CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Resolução CFP nº 9/2018. Diretrizes para avaliação psicológica no trânsito. Disponível em: https://satepsi.cfp.org.br/docs/ResolucaoCFP009-18.pdf.
- CFP – CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. (2022). Cartilha de Avaliação Psicológica 2022. Disponível em: https://site.cfp.org.br/publicacao/cartilha-avaliacao-psicologica-2022/.
- CFP – CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. (2019). Diretrizes para Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito. Publicação oficial.
- CFP – CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito. Disponível em: https://site.cfp.org.br/publicacao/referencias-tecnicas-para-atuacao-de-psicologasos-em-politicas-publicas-de-mobilidade-humana-e-transito/.
- CONTRAN. Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolu-o-uo-425-1.pdf.
- CONTRAN. Resolução nº 927, de 15 de março de 2022. Atualiza normas para avaliação psicológica. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9272022.pdf.
- INFOSIGA SP. (2023). Relatório Anual de Acidentes de Trânsito. Disponível em: https://www.infraestruturamg.sp.gov.br/infosiga/.
- DATASUS. (2023). Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM banco prévio de 2024. Disponível em: https://svs.aids.gov.br/daent/centrais-de-conteudos/dados-abertos/sim/.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE – OMS. (2022). Global Status Report on Road Safety. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684.