



## GUÍA DE EVIDENCIAS DEL ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES

**“ECP0139\_3: Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos”**



Financiado por  
la Unión Europea

## 1. ESPECIFICACIONES DE EVALUACIÓN DEL ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES.

Dado que la evaluación de la competencia profesional se basa en la recopilación de pruebas o evidencias de competencia generadas por cada persona candidata, el referente a considerar para la valoración de estas evidencias de competencia (siempre que éstas no se obtengan por observación del desempeño en el puesto de trabajo) es el indicado en los apartados 1.1 y 1.2 de esta GEC, referente que explicita la competencia recogida en los elementos de la competencia (EC) e indicadores de calidad (IC) del ECP0139\_3: Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos.

### 1.1. Especificaciones de evaluación relacionadas con las dimensiones de la competencia profesional.

Las especificaciones recogidas en la GEC deben ser tenidas en cuenta por el asesor o asesora para el contraste y mejora del historial formativo de la persona candidata (especificaciones sobre el saber) e historial profesional (especificaciones sobre el saber hacer y saber estar).

Lo explicitado por la persona candidata durante el asesoramiento deberá ser contrastado por el evaluador o evaluadora, empleando para ello el referente de evaluación (Estándar de Competencias Profesionales (ECP) y los criterios fijados en la correspondiente GEC) y el método que la Comisión de Evaluación determine. Estos métodos pueden ser, entre otros, la observación de la persona candidata en el puesto de trabajo, entrevistas profesionales, pruebas objetivas u otros. En el punto 2.1 de esta Guía se hace referencia a los mismos.

Este apartado comprende las especificaciones del “saber” y el “saber hacer”, que configuran las “competencias técnicas”, así como el “saber estar”, que comprende las “competencias sociales”.

#### a) Especificaciones relacionadas con el “saber hacer”.

La persona candidata demostrará el dominio práctico relacionado con las actividades profesionales que intervienen en planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos, y que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades profesionales expresadas en los elementos de la competencia del estándar de competencias profesionales, y dos dígitos las reflejadas en los indicadores de calidad.



**1. Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje (transmisión, frenos, suspensión, dirección, ruedas y geometría), supervisando y comprobando la ejecución de los trabajos, realizando previsiones de material, dando instrucciones, solicitando el material de reparación al responsable de recambios, informando a la clientela en cada caso y dando respuesta a las contingencias que se puedan presentar en el desarrollo de los procesos.**

- 1.1 Las citas designadas a través del sistema de organización del centro reparador se revisan en los días previos a la recepción del vehículo, recogiendo datos (kilometraje actual, histórico de mantenimiento, número de bastidor, entre otros) y consultando los programas de mantenimiento relativos al modelo específico, solicitando las piezas de cambio que van a ser necesarias en la intervención al departamento o distribuidor de recambios habitual, asegurando el material de mantenimiento básico de la intervención.
- 1.2 La orden de reparación con los datos del vehículo (marca y modelo, matrícula, número de chasis, tipo de motor, color, km, entre otros), los del ordenante de la reparación (nombre y apellidos, teléfono, dirección, DNI, firma y del renuncio o la petición de presupuesto, entre otros), y el electromecánico asignado en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje (transmisión, frenos, suspensión, dirección, ruedas y geometría), se rellena anotándolos en la aplicación informática o en la hoja de recepción, al tiempo que se protege el vehículo con fundas de asiento, plásticos de protección de volante, entre otras.
- 1.3 Los elementos de los sistemas de trenes de rodaje (pedaliers, bombas de presión, servofrenos, compresores, bombas de vacío, reguladores, limitadores embragues, convertidores de par, cajas de cambio automáticas, árboles de transmisión, grupos diferenciales, discos de embrague, palieres, grupos cónicos, amortiguadores, llantas, neumáticos, rodamientos, bujes de rueda, brazos de dirección, cremallera de dirección, rótulas, silentblock, esferas, brazos de suspensión, tirantes de suspensión, puente trasero, barra estabilizadora, entre otros) se mantienen, realizando una prueba dinámica de conducción, observando su guiabilidad, desviaciones y ruidos, comprobando desgastes anormales, holguras, engranaje de marchas inadecuados, pérdidas de fluidos, en cada caso, visualmente con el vehículo sobre el elevador y con los equipos de prueba y medida (banco de holguras, soporte de diagnóstico, entre otros), comunicando al ordenante de la reparación una primera estimación del coste (presupuesto), sin desmontar ningún elemento hasta su aceptación y consentimiento, para proceder a su reparación o sustitución.
- 1.4 Las averías diagnosticadas en los elementos de los sistemas de trenes de rodaje en vehículos (sistema de frenos, suspensión, mecanismos de



Financiado por  
la Unión Europea

dirección, ruedas y geometría) se anotan en la orden de reparación, para tener su trazabilidad en el procedimiento, asignando el plan y el área de reparación, consignando los datos de intervención (electromecánico responsable, día de entrega prevista, orden secuencial del momento de ejecución) y realizando el seguimiento.

- 1.5 La información de la reparación resultante de la entrevista con el ordenante se transmite al electromecánico asignado por parte del jefe de taller, asesor de servicio o jefe de equipo, concretando el tiempo de intervención e indicando el procedimiento de aviso en caso de averías detectadas en el sistema intervenido que no estaban previstas (tornillería trasrocada, rota o en mal estado, mangueras de instalación eléctricas deterioradas, entre otras), asegurando que en el tiempo de intervención se han tenido en cuenta la restauración de los problemas no previstos.
- 1.6 Las piezas encontradas en mal estado y que es necesario sustituir (amortiguadores, llantas, neumáticos, rodamientos, bujes de rueda, brazos de dirección, cremallera de dirección, rótulas, silentblock, esferas, brazos de suspensión, tirantes de suspensión, puente trasero, barra estabilizadora, entre otras) se solicitan, verificando el tiempo de dispensado y la posibilidad de utilizar piezas reacondicionadas, aplicando criterios de la economía circular, reajustando e informando del dato de entrega del vehículo reparado.
- 1.7 La geometría y cotas de dirección de los elementos se verifican después de una intervención en el sistema de trenes de rodaje en vehículos, realizando una prueba de paralelismo entre ejes con los equipos de diagnóstico (teniendo en cuenta las condiciones de prueba carga o peso inicial, estado, dimensiones y presión neumáticos, entre otros), anotando valores y comparándolos con la documentación técnica o siguiendo las indicaciones del programa informático utilizado, regulando los parámetros en cada caso (avance, caída, salida, convergencia/divergencia, entre otras).
- 1.8 Las operaciones de mantenimiento realizadas (cambio de amortiguadores, llantas, neumáticos, rodamientos, bujes de rueda, brazos de dirección, rótulas, silentblock, esferas, aceite de los sistemas hidráulicos, entre otras) se verifican, comprobando que se han cumplido los procesos secuenciados de desmontaje y montaje, verificando las piezas sustituidas o reparadas, analizando la hoja check list de mantenimiento y servicio en cada caso, verificando que todos sus puntos se han chequeado.
- 1.9 La orden de reparación en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje (transmisión, frenos, suspensión, dirección, ruedas y geometría) se cierra, preservando el recambio reparado o sustituido para mostrarlo a la clientela en cada caso, anotando el tiempo de ejecución, las piezas intervenidas y un informe de la operación, pasándolo al departamento de administración o realizando la factura del trabajo realizado.

## **2. Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los**



***sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, supervisando y comprobando la ejecución de los trabajos, realizando previsiones de material, solicitando el material de reparación al departamento de recambios, informando a la clientela en cada caso y dando respuesta a las contingencias que se puedan presentar en el desarrollo de los procesos.***

- 2.1 Las citas designadas a través del sistema de organización del centro reparador se revisan en los días previos a la recepción del vehículo, recogiendo datos (kilometraje actual, histórico de mantenimiento, número de bastidor, entre otros), y consultando los programas de mantenimiento relativos al modelo específico, solicitando las piezas de cambio que van a ser necesarias en la intervención al departamento o distribuidor de recambios habitual, asegurando el material de mantenimiento básico de la intervención.
- 2.2 La orden de reparación con los datos del vehículo (marca y modelo, matrícula, número de chasis, tipo de motor, color, km, entre otros), los del ordenante de la reparación (nombre y apellidos, teléfono, dirección, DNI, firma y del renuncio o la petición de presupuesto, entre otros) y el electromecánico asignado en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje se rellenan, anotándolos en la aplicación informática o en la hoja de recepción, al tiempo que se protege el vehículo con fundas de asiento, plásticos de protección de volante, entre otras.
- 2.3 Los elementos de los sistemas hidráulicos y neumáticos de sistemas de transmisión y trenes de rodaje en vehículos se mantienen, realizando una prueba dinámica de conducción, observando la subida y bajada de la carrocería en cada caso, su alineado y desviaciones anormales, anotando posibles elementos que se encuentren en mal estado (circuito generador de presión, unidad de mantenimiento, red de distribución, órganos de mando y gobierno, valvulería, órganos actuadores, entre otros), visualmente con el vehículo sobre el elevador y con los equipos de prueba y medida (banco de holguras, equipo de diagnóstico, manómetros de presión, soporte de diagnóstico, entre otros), comunicando al ordenante de la reparación una primera estimación del coste (presupuesto), sin desmontar ningún elemento hasta su aceptación y consentimiento, para proceder a su reparación o sustitución.
- 2.4 Las averías diagnosticadas se anotan en la orden de reparación para tener la trazabilidad del procedimiento, asignando el plan de reparación, consignando los datos de intervención (electromecánico responsable, día de entrega prevista, orden secuencial del momento de ejecución), y realizando el seguimiento.
- 2.5 La información de la reparación resultante de la entrevista con el ordenante se transmite al electromecánico asignado por parte del jefe de taller, asesor de servicio o jefe de equipo, concretando el tiempo de intervención e indicando el procedimiento de aviso en caso de averías



Financiado por  
la Unión Europea

detectadas en el sistema intervenido que no estaban previstas (tornillería trasroscada, rota o en mal estado, mangueras de instalación eléctricas deterioradas, entre otras), asegurando que en el tiempo de intervención se han tenido en cuenta la restauración de los problemas no previstos.

- 2.6 Las piezas encontradas en mal estado (circuito generador de presión, unidad de mantenimiento, red de distribución, órganos de mando y gobierno, valvulería, órganos actuadores, entre otros) y que es necesario sustituir, se solicitan al departamento de recambios, verificando el tiempo dispensado y la posibilidad de utilizar piezas reacondicionadas, aplicando los criterios de la economía circular, reajustando e informando del dato de entrega del vehículo reparado.
- 2.7 Las operaciones de mantenimiento realizadas (cambio de pastillas y discos de freno, cambio de líquido de freno, cambio de válvulas distribuidoras, sustitución del aceite, cambio de reguladores de presión, motor del hidráulico, depósitos, compresor, válvula de descarga, entre otras) se verifican con el equipo de diagnóstico, revisando la memoria de averías, comprobando que se han cumplido los procesos secuenciados de desmontaje y montaje, verificando las piezas sustituidas o reparadas, analizando la hoja check list de mantenimiento y servicio en cada caso, verificando que todos sus puntos se han chequeado.
- 2.8 La orden de reparación en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje se cierra, preservando el recambio reparado o sustituido para mostrarlo a la clientela en cada caso, anotando el tiempo de ejecución, las piezas reparadas o sustituidas y un informe de la reparación, pasándolo al departamento de administración o realizando la factura del trabajo realizado.

**3. Desconectar/conectar la alta tensión para iniciar un procedimiento de diagnóstico, reparación y/o sustitución en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos híbridos o eléctricos comprobando el protocolo en el manual de taller del fabricante, utilizando los equipos de protección individual (casco de seguridad, escudo de protección de cara, guantes de aislamiento y ropa protectora) y los elementos de limitación de la zona de seguridad (conos, cadenas, pegatinas amarillas y negras, entre otras) para avisar del riesgo a los trabajadores.**

- 3.1 La orden de reparación con los datos del vehículo (marca y modelo, matrícula, número de chasis, tipo de motor, color, km, entre otros), los del ordenante de la reparación (nombre y apellidos, teléfono, dirección, DNI, firma y del renuncio o la petición de presupuesto, entre otros) y el electromecánico asignado en la desconexión/conexión de los vehículos híbridos o eléctricos, se rellena anotándolos en la aplicación informática



- o en la hoja de recepción, protegiendo el vehículo con fundas de asiento, plásticos de protección de volante, entre otras.
- 3.2 La zona de reparación del vehículo de alta tensión se fija, asegurando la integridad de todos los trabajadores, delimitándola con conos, cadenas y señales de seguridad, para minimizar la entrada de personal no autorizado en el espacio habilitado.
  - 3.3 El sistema de propulsión del vehículo (híbrido, híbrido enchufable, eléctrico a batería, eléctrico con autonomía extendida y eléctrico con pila de combustible) y el tipo de motor de combustión en cada caso (diésel, gasolina o bi-fuel, combinación de gasolina con GLP o GNC) se determina a través del dispositivo de diagnóstico, entre otros, sin manipulación de sus órganos y componentes.
  - 3.4 Las herramientas manuales aisladas se seleccionan, observando visualmente que no están deterioradas (presencia de grasa, sustancias conductoras o protecciones rasgadas, entre otras).
  - 3.5 La desconexión de la alta tensión se realiza, utilizando el equipo de diagnóstico, desactivando el contacto, desconectando la batería de bajo voltaje y embolsando el borne positivo, desmontando el desconector de seguridad de la batería de alto voltaje y esperando el tiempo necesario en cada caso, siguiendo el protocolo de desactivación del manual de taller del fabricante, para cortar la alimentación a los sistemas y prevenir el riesgo eléctrico, informando mediante rótulos o carteles en el exterior del vehículo con la leyenda "vehículo sin tensión".
  - 3.6 El conector de seguridad, los terminales eléctricos y los elementos de tensión desconectados (bornes, zonas metálicas, cables, entre otras) que puedan ser accesibles en cada caso, se desmontan/desconectan/aíslan, desenchufando los terminales y los tornillos de fijación, utilizando pantallas, perfiles, vainas, capuchones, entre otras, asegurando la completa desconexión del vehículo.
  - 3.7 El punto de rearme del sistema de alta tensión se asegura con un candado, etiquetando los datos del técnico responsable, custodiando el conector de seguridad y la llave del vehículo en un almacén con acceso restringido o siguiendo el protocolo del fabricante del vehículo evitando su utilización por otro usuario.
  - 3.8 El aislamiento de la alta tensión se mide, esperando el tiempo establecido indicado en la documentación técnica para la autodescarga de los condensadores, comprobando con el medidor de aislamiento, en los puntos y en las condiciones de voltaje que estipule el manual de taller del fabricante, comparando los valores de resistencia obtenidos con los registrados.
  - 3.9 La puesta en tensión se ejecuta, instalando el desconector y siguiendo el rearme guiado de la alta tensión con el equipo de diagnóstico en cada caso, sustituyendo la señalización del estado del vehículo a "vehículo bajo tensión", colocándolas de modo visible en el exterior del vehículo (parabrisas delantero, puerta del conductor, entre otros).



Financiado por  
la Unión Europea

**4. Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los motores de tracción de vehículos eléctricos, supervisando y comprobando la ejecución de los trabajos, realizando previsiones de material, dando instrucciones, solicitando el material de reparación a recambios, informando a la clientela en cada caso, dando respuesta a las contingencias que se puedan presentar en el desarrollo de los procesos.**

- 4.1 Las citas designadas a través del sistema de organización del centro reparador se revisan en los días previos a la recepción del vehículo, recogiendo datos (kilometraje actual, histórico de mantenimiento, número de bastidor, entre otros) y consultando los programas de mantenimiento relativos al modelo específico, solicitando las piezas de cambio que van a ser necesarias en la intervención al departamento o distribuidor de recambios habitual, asegurando el material de mantenimiento básico de la intervención.
- 4.2 La orden de reparación con los datos del vehículo (marca y modelo, matrícula, número de chasis, tipo de motor, color, km, entre otros), los del ordenante de la reparación (nombre y apellidos, teléfono, dirección, DNI, firma y del renuncio o la petición de presupuesto, entre otros) y el electromecánico asignado en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los motores de tracción de vehículos eléctricos, se rellena anotándolos en la aplicación informática o en la hoja de recepción, al tiempo que se protege el vehículo con fundas de asiento, plásticos de protección de volante, entre otras.
- 4.3 Los elementos del sistema de tracción se mantienen, realizando una prueba dinámica de conducción, observando el par de fuerza y ruidos anormales, anotando posibles elementos que se encuentren en mal estado (motor eléctrico, rodamientos del rotor, piezas sueltas en el estátor, entre otros), comprobando visualmente y con el vehículo sobre el elevador los elementos detectados en la prueba que se encuentren en mal estado (desgastes excesivos, holguras, pérdidas de fluidos, entre otras), comunicando al ordenante de la reparación una primera estimación del coste, sin desmontar ningún elemento hasta su aceptación y consentimiento, para proceder a su reparación o sustitución.
- 4.4 Las averías diagnosticadas se anotan en la orden de reparación, para tener la trazabilidad del procedimiento, asignando el plan de reparación, consignando los datos de intervención (electromecánico responsable, día de entrega prevista, orden secuencial del momento de ejecución) y realizando el seguimiento.
- 4.5 La información de la reparación resultante de la entrevista con el ordenante se transmite al electromecánico asignado por parte de la persona responsable del taller, persona asesora de servicio o persona responsable del equipo, concretando el tiempo de intervención e indicando el procedimiento de aviso en caso de averías detectadas en el sistema intervenido que no estaban previstas (tornillería trasroscada, rota o en mal estado, mangueras de instalación eléctricas deterioradas,



Financiado por  
la Unión Europea

entre otras), asegurando que en este tiempo se han tenido en cuenta la restauración de los problemas no previstos.

- 4.6 Las piezas de los sistemas encontradas en mal estado (estátor, rotor, devanados, resolver, rodamientos, cárteres, sensores, actuadores, mazo de cables, entre otras) y que es necesario sustituir, se solicitan verificando el tiempo de dispensado y la posibilidad de utilizar piezas reacondicionadas, aplicando los criterios de la economía circular, reajustando e informando del dato de entrega del vehículo reparado.
- 4.7 Las operaciones de mantenimiento realizadas (rodamientos, limpieza de terminales, entre otras) se verifican, comprobando que se han ejecutado los trabajos consignados en la documentación técnica, analizando la hoja check list de mantenimiento y servicio en cada caso, verificando que todos sus puntos se han chequeado.
- 4.8 La orden de reparación en el mantenimiento, diagnóstico y reparación de los motores de tracción de vehículos eléctricos, preservando el recambio reparado o sustituido para mostrarlo a la clientela en caso necesario, anotando el tiempo de ejecución, las piezas reparadas o sustituidas y un informe de la reparación, pasándolo al departamento de administración o realizando la factura del trabajo realizado.

**5. Diagnosticar averías complejas (interpretación/comparación de señales eléctricas con respecto a los patrones del manual de taller, pruebas dinámicas de funcionamiento valorando información de sensores/actuadores, entre otras) en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos, verificando los sistemas (caja de cambios manual, automática, motores eléctricos, amortiguadores, frenos, ruedas, transmisiones, diferenciales, sensores, actuadores, entre otras) con el equipo de diagnóstico, realizando pruebas de rodaje, anotando fallos contenidos en la memoria de averías, analizando ruidos, consultando la documentación técnica para programar una orden de reparación, presupuestar la intervención y emitir informes en cada caso.**

- 5.1 La preparación, conexión y manejo de los equipos de prueba y medida (alineadora, frenómetro, banco de suspensión, bancos de holguras, compás de varas, polímetros, osciloscopio, equipo de diagnóstico, manómetros de presión, entre otros) se realiza, siguiendo la documentación técnica.
- 5.2 Los datos e informaciones procedentes de la documentación técnica y de otras posibles fuentes de información disponibles (banco de datos, proyectos de transformación, estadísticas, entre otras) se recopilan, identificando los fallos.
- 5.3 Los métodos, equipos y procesos de diagnóstico se seleccionan de acuerdo con los síntomas presentados, aplicándose una secuencia lógica.
- 5.4 La fuente generadora de fallos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje se localizan, verificando los sistemas con el equipo



de prueba y medida (alineadora, frenómetro, banco de suspensión, banco de holguras, compás de varas, polímetros, osciloscopio, equipo de diagnóstico, manómetros de presión, entre otros), realizando pruebas dinámicas de conducción, comprobando y relacionando distintas variables, como: - Deslizamiento, ruidos y vibraciones del embrague. - Averías del equipo eléctrico (sensores, actuadores, conexión, entre otras) que deriven en un encendido del testigo del cuadro instrumentos. - Ruidos anormales, pérdida de fluidos, sincronización de velocidades en la caja de cambios. - Holguras, reversibilidad y cotas de dirección. - Timonería de dirección. - Holguras en elementos de suspensión. - Elementos de frenado. - Desgastes irregulares en neumáticos, pérdidas de presión en neumáticos. - Oscilaciones, ruidos, pérdida de fluidos en la suspensión. - Ruidos anormales, falta de fuerza, entre otras, de los motores de tracción del vehículo eléctrico. - Nivel y calidad del fluido y eficacia de frenado. - Estado de las llantas y de las ruedas. - Sintomatología anormal presentada por los distintos circuitos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje (unidad electrónica de control, cableado, sensores y actuadores del ABS, cambio robotizado, pedaliers, bombas de presión, servofrenos, compresores, bombas de vacío, reguladores, limitadores, embragues, convertidores de par, cajas de cambio automáticas, árboles de transmisión, grupos diferenciales, discos de embrague, palieres, grupos cónicos, motores de tracción, suspensión hidráulica y neumática, entre otras).

- 5.5 Las averías diagnosticadas se anotan en la orden de reparación, para tener la trazabilidad del procedimiento, asignando el plan de reparación, consignando los datos de intervención (electromecánico responsable, día de entrega prevista, orden secuencial del momento de ejecución) y realizando el seguimiento.
- 5.6 Las causas de la avería o fallo, el proceso de reparación y el coste de la intervención se anotan en la hoja de presupuesto, indicando las causas del fallo, la solución al problema y el coste de la intervención.
- 5.7 Los problemas aparecidos durante la intervención y comunicados por el encargado de la reparación se evalúan, indicando alternativas para la solución del mismo, en cada caso.
- 5.8 La reparación de los fallos se revisa, haciendo una prueba de rodaje y conectando el equipo de diagnóstico en cada caso, forzando las condiciones de aparición del defecto, asegurando que no se repiten y que la avería se ha solucionado.
- 5.9 La orden de reparación se cierra, preservando el recambio reparado o sustituido para mostrarlo a la clientela en caso necesario, anotando el tiempo de ejecución, las piezas reparadas o sustituidas y un informe de la reparación, pasándolo al departamento de administración para efectuar la factura del trabajo realizado.

## **6. Planificar operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje para realizar las modificaciones en el vehículo (cambio de las dimensiones del**



Financiado por  
la Unión Europea

***neumático, sistema de suspensión, sistema de cajas de cambio, entre otras), supervisando y comprobando la ejecución de los trabajos, realizando previsiones de material, dando instrucciones, solicitando el material de reparación a recambios, informando a la clientela en cada caso, dando respuesta a las contingencias que se puedan presentar en el desarrollo de los procesos.***

- 6.1 La transformación solicitada por la clientela se concreta, elaborando un informe (medidas, información de la nueva geometría, consumos, materiales necesarios, entre otros) para definir el tipo de modificación y su dimensión.
- 6.2 El informe de la reforma se verifica, interpretando la información técnica implicada (normativas de los fabricantes, normativas de los elementos a incorporar, manual de reformas de vehículos, entre otros) para verificar que la modificación planteada es viable y puede ser legalizada.
- 6.3 Los permisos o las autorizaciones exigidas se solicitan, siguiendo el procedimiento administrativo establecido por la empresa.
- 6.4 El aprovisionamiento de los recambios, las piezas y los accesorios necesarios en la reforma se gestionan con anterioridad al inicio de la intervención, para no sufrir interrupciones en la misma por falta de piezas.
- 6.5 El proceso de trabajo de la modificación o la reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje se establece en función de la documentación del proyecto, en su caso, o de los esquemas de diseño elaborados para planificar el personal, los equipos y los materiales a emplear.
- 6.6 Los tiempos asignados a la reforma se establecen, basándose en los baremos y los tarifarios oficiales para programar las fases de la reparación.
- 6.7 El presupuesto de la reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje se elabora, considerando las variables que intervienen (operaciones que hay que realizar, precio de las piezas y los accesorios, precio de mano de obra, entre otros) y la complejidad de la misma para calcular el coste total de la intervención.
- 6.8 La calidad final de la reforma se comprueba, verificando que la operatividad final del conjunto se ajusta tanto a la normativa de reformas de vehículos como a la solicitud de la clientela, supervisando que se cumplen los estándares de calidad de los fabricantes respecto a la funcionalidad de los órganos intervenidos, de los indirectamente implicados y/o de las pruebas requeridas para asegurar la realización de la reparación y/o modificación.
- 6.9 El control de calidad de la reparación se efectúa, supervisando que se cumplen los estándares de los fabricantes respecto a la funcionalidad de los órganos intervenidos, de los indirectamente implicados y/o de las pruebas requeridas para asegurar la realización de la reparación y/o modificación.



## **b) Especificaciones relacionadas con el “saber”.**

La persona candidata, en su caso, deberá demostrar que posee los conocimientos técnicos (conceptos y procedimientos) que dan soporte a las actividades profesionales implicadas en los elementos de la competencia del ECP0139\_3: **Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

### ***1. Hidráulica/neumática aplicada a sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos***

- Arquitectura de los circuitos (abiertos y cerrados). Estructura, función y aplicación de componentes (generadores, receptores, válvulas, entre otros).
- Interpretación de esquemas de circuitos de fluidos. Técnicas de hidráulica proporcional y servoválvulas.
- Estructura del circuito proporcional.
- Placas electrónicas de control.
- Controles proporcionales de presión, caudal y dirección.

### ***2. Sistemas de transmisión de fuerza con motores de alta tensión en vehículos***

- Tipología del vehículo híbrido: híbrido e híbrido enchufable.
- Arquitecturas de los sistemas híbridos: serie, paralelo y combinados.
- Características e identificación según análisis de los componentes.
- Tipología del vehículo eléctrico: eléctrico enchufable, eléctrico con autonomía extendida y eléctrico con pila de combustible.
- Características e identificación según análisis de los componentes.
- Estudio de componentes (batería, inversor, máquina eléctrica, convertidor DC-DC, cables, entre otros).
- Puesta en seguridad de un vehículo con alta tensión.
- Equipos de protección individual (guantes de electricista, calzado dieléctrico, entre otros) y colectiva (conos, catenaria, cartelería, pértiga, entre otros).

### ***3. Sistemas de transmisión de fuerza en vehículos***

- Funcionamiento, características y propiedades de los siguientes sistemas: embragues y convertidores de par. Cambios manuales y automatizados. Servotransmisores. Diferenciales y elementos de transmisión (convencionales, autoblocantes, ejes, semiejes, entre otros).
- Control e interpretación de parámetros de lectura directa y de los suministrados por los equipos de diagnosis.
- Técnicas de diagnóstico, definiendo el proceso de actuación para la solución de las averías. Técnicas de montaje, desmontaje y mantenimiento.

### ***4. Sistemas de trenes de rodaje en vehículos***



- Funcionamiento, características y propiedades de los siguientes sistemas/elementos: Suspensiones (convencionales, hidráulicas con control electrónico, neumáticas, entre otras). Direcciones (convencionales, asistidas hidráulicas, asistidas electrohidráulicas y asistidas eléctricas). Frenos (convencionales, con sistemas antibloqueo, ABS, ESP, ASR, entre otros). Neumáticos y sistema de monitoreo de presión (convencionales, runflat, all season, válvulas TPMS, entre otros).
- Control e interpretación de parámetros de lectura directa y de los suministrados por los equipos de diagnóstico.
- Técnicas de diagnóstico, definiendo el proceso de actuación para la solución de las averías. Técnicas de montaje, desmontaje y mantenimiento.

### **c) Especificaciones relacionadas con el “saber estar”.**

La persona candidata debe demostrar la posesión de actitudes de comportamiento en el trabajo y formas de actuar e interactuar, según las siguientes especificaciones:

- Elaborar instrucciones de trabajo.
- Participar y colaborar activamente en el equipo de trabajo.
- Respetar los procedimientos y normas internas de la organización.
- Responsabilizarse del trabajo que desarrolla.
- Adaptarse a la organización, a sus cambios organizativos y tecnológicos; así como a situaciones o contextos nuevos.
- Controlar que se utilizan y se respetan las medidas de seguridad e higiene establecidas por los organismos públicos y por las empresas.
- Cumplir las medidas que favorezcan el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.
- Promover la igualdad de trato entre mujeres y hombres, evitando discriminaciones, directas o indirectas, por razón de sexo.

## **1.2. Situaciones profesionales de evaluación y criterios de evaluación.**

La situación profesional de evaluación define el contexto profesional en el que se tiene que desarrollar la misma. Esta situación permite al evaluador o evaluadora obtener evidencias de competencia de la persona candidata que incluyen, básicamente, todo el contexto profesional del Estándar de Competencias Profesionales implicado.

Así mismo, la situación profesional de evaluación se sustenta en actividades profesionales que permiten inferir competencia profesional respecto a la práctica totalidad de elementos de la competencia del Estándar de Competencias Profesionales.

Por último, indicar que la situación profesional de evaluación define un contexto abierto y flexible, que puede ser completado por las CC.AA.,



cuando éstas decidan aplicar una prueba profesional a las personas candidatas.

En el caso del "ECP0139\_3: Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos", se tiene una situación profesional de evaluación y se concreta en los siguientes términos:

### **1.2.1. Situación profesional de evaluación.**

#### **a) Descripción de la situación profesional de evaluación.**

En esta situación profesional, la persona candidata demostrará la competencia requerida para planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos, cumpliendo la normativa relativa a protección medioambiental, planificación de la actividad preventiva y aplicando estándares de calidad. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Realizar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos.
2. Realizar operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión.
3. Realizar operaciones de diagnóstico de averías complejas.
4. Realizar operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje.

#### **Condiciones adicionales:**

- Se dispondrá de equipamientos, productos específicos y ayudas técnicas requeridas por la situación profesional de evaluación.
- Se comprobará la capacidad del candidato o candidata en respuesta a contingencias.

- Se asignará un tiempo total para que el candidato o la candidata demuestre su competencia en condiciones de estrés profesional.

### **b) Criterios de evaluación asociados a la situación de evaluación.**

Cada criterio de evaluación está formado por un criterio de mérito significativo, así como por los indicadores y escalas de desempeño competente asociados a cada uno de dichos criterios.

En la situación profesional de evaluación, los criterios de evaluación se especifican en el cuadro siguiente:

<b>Criterios de mérito</b>	<b>Indicadores de desempeño competente</b>
<i>Rigor en la realización de operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Revisión de las citas asignadas.</li><li>- Cumplimentación de la orden de reparación.</li><li>- Realización del mantenimiento de los elementos de los sistemas de trenes de rodaje, mediante prueba de conducción.</li><li>- Anotación en la orden de reparación de la avería encontrada.</li><li>- Transmisión al electromecánico de la avería encontrada.</li><li>- Solicitud de las piezas encontradas en mal estado y que hay que sustituir.</li><li>- Verificación de las operaciones de mantenimiento realizadas.</li><li>- Cierre de la orden de reparación.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A</i></p>
<i>Rigor en la realización de operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cumplimentación de la orden de reparación.</li><li>- Fijación de la zona de reparación, delimitándola con conos, cadenas y señales de seguridad.</li><li>- Selección de las herramientas manuales.</li><li>- Realización de la desconexión, informando mediante rótulos en el exterior del vehículo la leyenda "vehículo sin tensión".</li><li>- Medición del aislamiento de alta tensión.</li><li>- Ejecución de la puesta en tensión.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B</i></p>

<p><i>Precisión en la realización de operaciones de diagnóstico de averías complejas.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Preparación, conexión y manejo de los equipos de prueba y medida.</li><li>- Recopilación de datos e informaciones.</li><li>- Localización de la fuente generadora de fallos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje.</li><li>- Anotación de las averías diagnosticadas.</li><li>- Anotación en la hoja de presupuesto la causa de la avería, proceso de reparación y coste de la intervención.</li><li>- Evaluación de los problemas aparecidos durante la intervención.</li><li>- Revisión de la reparación de los fallos.</li><li>- Cierre de la orden de reparación.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala C</i></p>
<p><i>Rigor en la realización de operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Concreción de la transformación solicitada por el cliente.</li><li>- Verificación del informe de la reforma.</li><li>- Solicitud de los permisos o autorizaciones necesarias.</li><li>- Gestión con anterioridad del aprovisionamiento de los recambios, piezas y accesorios necesarios.</li><li>- Realización del trabajo de modificación o reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje según documentación del proyecto.</li><li>- Establecimiento de los tiempos asignados a la reforma.</li><li>- Elaboración del presupuesto de la reforma.</li><li>- Comprobación de la calidad final de la reforma.</li><li>- Realización del control de calidad de la reparación.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala D</i></p>
<p><i>Cumplimiento del tiempo asignado, considerando el que emplearía un o una profesional competente.</i></p>	
<p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento, en todos los criterios de mérito, de la normativa aplicable en materia de prevención de riesgos laborales, protección medioambiental</i></p>	

## Escala A

4

	<p><i>Para realizar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos, revisa las citas asignadas. Cumplimenta la orden de reparación. Realiza el mantenimiento de los elementos de los sistemas de trenes de rodaje, mediante prueba de conducción. Anota en la orden de reparación la avería encontrada. Transmite al electromecánico la avería encontrada. Solicita las piezas encontradas en mal estado y que hay que sustituir. Verifica las operaciones de mantenimiento realizadas. Cierra la orden de reparación.</i></p>
3	<p><b>Para realizar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos, revisa las citas asignadas. Cumplimenta la orden de reparación. Realiza el mantenimiento de los elementos de los sistemas de trenes de rodaje, mediante prueba de conducción. Anota en la orden de reparación la avería encontrada. Transmite al electromecánico la avería encontrada. Solicita las piezas encontradas en mal estado y que hay que sustituir. Verifica las operaciones de mantenimiento realizadas. Cierra la orden de reparación, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</b></p>
2	<p><i>Para realizar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos, revisa las citas asignadas. Cumplimenta la orden de reparación. Realiza el mantenimiento de los elementos de los sistemas de trenes de rodaje, mediante prueba de conducción. Anota en la orden de reparación la avería encontrada. Transmite al electromecánico la avería encontrada. Solicita las piezas encontradas en mal estado y que hay que sustituir. Verifica las operaciones de mantenimiento realizadas. Cierra la orden de reparación, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i></p>
1	<p><i>No realiza operaciones de mantenimiento, diagnóstico ni reparación de los sistemas de trenes de rodaje, de los circuitos hidráulicos y neumáticos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje, de los motores de tracción de vehículos eléctricos.</i></p>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

### Escala B

4	<p><i>Para realizar operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión, cumplimenta la orden de reparación. Fija la zona de reparación, delimitándola con conos, cadenas y señales de seguridad. Selecciona las herramientas manuales. Realiza la desconexión, informando mediante rótulos en el exterior del vehículo la leyenda "vehículo sin tensión". Mide el aislamiento de alta tensión. Ejecuta la puesta en tensión.</i></p>
3	<p><b>Para realizar operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión, cumplimenta la orden de reparación. Fija la zona de reparación, delimitándola con conos, cadenas y señales de seguridad. Selecciona las herramientas manuales. Realiza la desconexión, informando mediante rótulos en el exterior del vehículo la leyenda "vehículo sin tensión". Mide el</b></p>

	<b>aislamiento de alta tensión. Ejecuta la puesta en tensión, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</b>
2	<i>Para realizar operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión, cumplimenta la orden de reparación. Fija la zona de reparación, delimitándola con conos, cadenas y señales de seguridad. Selecciona las herramientas manuales. Realiza la desconexión, informando mediante rótulos en el exterior del vehículo la leyenda "vehículo sin tensión". Mide el aislamiento de alta tensión. Ejecuta la puesta en tensión, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i>
1	<i>No realiza operaciones de desconexión/conexión de la alta tensión.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

### Escala C

4	<i>Para realizar operaciones de diagnóstico de averías complejas, prepara, conecta y maneja los equipos de prueba y medida. Recopila datos e informaciones. Localiza la fuente generadora de fallos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje. Anota las averías diagnosticadas. Anota en la hoja de presupuesto la causa de la avería, proceso de reparación y coste de la intervención. Evalúa los problemas aparecidos durante la intervención. Revisa la reparación de los fallos. Cierra la orden de reparación.</i>
3	<b>Para realizar operaciones de diagnóstico de averías complejas, prepara, conecta y maneja los equipos de prueba y medida. Recopila datos e informaciones. Localiza la fuente generadora de fallos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje. Anota las averías diagnosticadas. Anota en la hoja de presupuesto la causa de la avería, proceso de reparación y coste de la intervención. Evalúa los problemas aparecidos durante la intervención. Revisa la reparación de los fallos. Cierra la orden de reparación, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</b>
2	<i>Para realizar operaciones de diagnóstico de averías complejas, prepara, conecta y maneja los equipos de prueba y medida. Recopila datos e informaciones. Localiza la fuente generadora de fallos en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje. Anota las averías diagnosticadas. Anota en la hoja de presupuesto la causa de la avería, proceso de reparación y coste de la intervención. Evalúa los problemas aparecidos durante la intervención. Revisa la reparación de los fallos. Cierra la orden de reparación, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i>
1	<i>No realiza operaciones de diagnóstico de averías complejas.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

## Escala D

4	<p><i>Para realizar operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje, concreta la transformación solicitada por el cliente. Verifica el informe de la reforma. Solicita los permisos o autorizaciones necesarias. Gestiona con anterioridad el aprovisionamiento de los recambios, piezas y accesorios necesarios. Realiza el trabajo de modificación o reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje según documentación del proyecto. Estable los tiempos asignados a la reforma. Elabora el presupuesto de la reforma. Comprueba la calidad final de la reforma. Realiza el control de calidad de la reparación.</i></p>
3	<p><b><i>Para realizar operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje, concreta la transformación solicitada por el cliente. Verifica el informe de la reforma. Solicita los permisos o autorizaciones necesarias. Gestiona con anterioridad el aprovisionamiento de los recambios, piezas y accesorios necesarios. Realiza el trabajo de modificación o reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje según documentación del proyecto. Estable los tiempos asignados a la reforma. Elabora el presupuesto de la reforma. Comprueba la calidad final de la reforma. Realiza el control de calidad de la reparación, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</i></b></p>
2	<p><i>Para realizar operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje, concreta la transformación solicitada por el cliente. Verifica el informe de la reforma. Solicita los permisos o autorizaciones necesarias. Gestiona con anterioridad el aprovisionamiento de los recambios, piezas y accesorios necesarios. Realiza el trabajo de modificación o reforma en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje según documentación del proyecto. Estable los tiempos asignados a la reforma. Elabora el presupuesto de la reforma. Comprueba la calidad final de la reforma. Realiza el control de calidad de la reparación, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i></p>
1	<p><i>No realiza operaciones de transformación en sistemas de transmisión de fuerzas y trenes de rodaje.</i></p>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

## 2. MÉTODOS DE EVALUACIÓN DEL ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES Y ORIENTACIONES PARA LAS COMISIONES DE EVALUACIÓN Y EVALUADORES/AS.

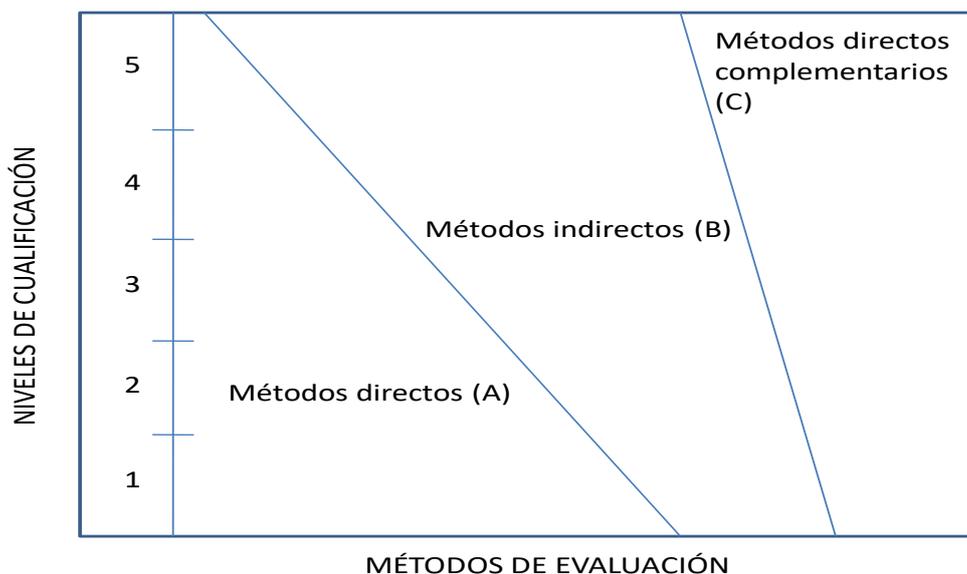
La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación será específica para cada persona candidata, y dependerá fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación del estándar de competencias profesionales, características personales de la persona candidata y evidencias de competencia indirectas aportadas por la misma.



## 2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección.

Los métodos que pueden ser empleados en la evaluación de la competencia profesional adquirida por las personas a través de la experiencia laboral, y vías no formales de formación son los que a continuación se relacionan:

- a) **Métodos indirectos:** Consisten en la valoración del historial profesional y formativo de la persona candidata; así como en la valoración de muestras sobre productos de su trabajo o de proyectos realizados. Proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado.
- b) **Métodos directos:** Proporcionan evidencias de competencia en el mismo momento de realizar la evaluación. Los métodos directos susceptibles de ser utilizados son los siguientes:
  - Observación en el puesto de trabajo (A).
  - Observación de una situación de trabajo simulada (A).
  - Pruebas de competencia profesional basadas en las situaciones profesionales de evaluación (C).
  - Pruebas de habilidades (C).
  - Ejecución de un proyecto (C).
  - Entrevista profesional estructurada (C).
  - Preguntas orales (C).
  - Pruebas objetivas (C).



Fuente: Leonard Mertens (elaboración propia)

Como puede observarse en la figura anterior, en un proceso de evaluación que debe ser integrado (“holístico”), uno de los criterios de elección depende del nivel de cualificación del ECP. Como puede observarse, a menor nivel, deben priorizarse los métodos de observación en una situación de trabajo real o simulada, mientras que, a niveles superiores, debe priorizarse la utilización de métodos indirectos acompañados de entrevista profesional estructurada.

La consideración de las características personales de la persona candidata, debe basarse en el principio de equidad. Así, por este principio, debe priorizarse la selección de aquellos métodos de carácter complementario que faciliten la generación de evidencias válidas. En este orden de ideas, nunca debe aplicarse una prueba de conocimientos de carácter escrito a una persona candidata a la que se le aprecien dificultades de expresión escrita, ya sea por razones basadas en el desarrollo de las competencias básicas o factores de integración cultural, entre otras. Una conversación profesional que genere confianza sería el método adecuado.

Por último, indicar que las evidencias de competencia indirectas debidamente contrastadas y valoradas, pueden incidir decisivamente, en cada caso particular, en la elección de otros métodos de evaluación para obtener evidencias de competencia complementarias.



## 2.2. Orientaciones para las Comisiones de Evaluación y Evaluadores.

- a) Cuando la persona candidata justifique sólo formación formal y no tenga experiencia en el proceso de Planificar operaciones de mantenimiento, diagnóstico y reparación en los sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje en vehículos, se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista profesional estructurada sobre la dimensión relacionada con el "saber" y "saber estar" de la competencia profesional.
- b) En la fase de evaluación siempre se deben contrastar las evidencias indirectas de competencia presentadas por la persona candidata. Deberá tomarse como referente el ECP, el contexto que incluye la situación profesional de evaluación, y las especificaciones de los "saberes" incluidos en las dimensiones de la competencia. Se recomienda utilizar una entrevista profesional estructurada.
- c) Si se evalúa a la persona candidata a través de la observación en el puesto de trabajo, se recomienda tomar como referente los logros expresados en los elementos de la competencia considerando el contexto expresado en la situación profesional de evaluación.
- d) Si se aplica una prueba práctica, se recomienda establecer un tiempo para su realización, considerando el que emplearía un o una profesional competente, para que el evaluado trabaje en condiciones de estrés profesional.
- e) Por la importancia del "saber estar" recogido en la letra c) del apartado 1.1 de esta Guía, en la fase de evaluación se debe comprobar la competencia de la persona candidata en esta dimensión particular, en los aspectos considerados.
- f) Este Estándar de Competencias Profesionales es de nivel "3" y sus competencias tienen componentes psicomotores, cognitivos y actitudinales. Por sus características, y dado que, en este caso, tiene mayor relevancia el componente de destrezas psicomotrices, en función del método de evaluación utilizado, se recomienda que en la comprobación de lo explicitado por la persona candidata se complemente con una prueba práctica que tenga como referente las actividades de la situación profesional de evaluación. Esta prueba se planteará sobre un contexto definido que permita evidenciar las citadas competencias, minimizando los recursos y el tiempo necesario para su realización, e implique el cumplimiento de las normas de seguridad, prevención de riesgos laborales y medioambientales requeridas.



- g) Si se utiliza la entrevista profesional para comprobar lo explicitado por la persona candidata se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

Se estructurará la entrevista a partir del análisis previo de toda la documentación presentada por la persona candidata, así como de la información obtenida en la fase de asesoramiento y/o en otras fases de la evaluación.

La entrevista se concretará en una lista de cuestiones claras, que generen respuestas concretas, sobre aspectos que han de ser explorados a lo largo de la misma, teniendo en cuenta el referente de evaluación y el perfil de la persona candidata. Se debe evitar la improvisación.

El evaluador o evaluadora debe formular solamente una pregunta a la vez dando el tiempo suficiente de respuesta, poniendo la máxima atención y neutralidad en el contenido de las mismas, sin enjuiciarlas en ningún momento. Se deben evitar las interrupciones y dejar que la persona candidata se comunique con confianza, respetando su propio ritmo y solventando sus posibles dificultades de expresión.

Para el desarrollo de la entrevista se recomienda disponer de un lugar que respete la privacidad. Se recomienda que la entrevista sea grabada mediante un sistema de audio vídeo previa autorización de la persona implicada, cumpliéndose la ley de protección de datos.