

## Prevención laboral vial. Formación.

Autor: Josep Lluís Pedragosa Raduà  
CerPie UPC – MIESES Global

### Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados:



*Esta Guía, integrada al grupo dedicado a Prevención de todo tipo de daños laborales, va dirigida a pymes en la senda de la Excelencia para ser Saludables y Sostenibles, y con ello competitivas. Ofrece pautas de actuación sobre la necesaria formación para prevenir los accidentes laborales relacionados con la movilidad de sus trabajadores en sus desplazamientos, más allá de las disposiciones reglamentarias vigentes. Aunque este documento es orientativo y no detalla el tiempo que habría de invertirse en las diferentes acciones formativas, se recomienda que cada organización efectúe una serena reflexión sobre sus responsabilidades, no solo legales, para mejorar la eficacia de sus acciones formativas ante un tema de especial trascendencia.*

## 0. INTRODUCCIÓN

Los riesgos de la movilidad y el transporte de los trabajadores no han tenido históricamente un protagonismo relevante en la Seguridad y Salud laboral, salvo los riesgos derivados de los conductores y transportistas profesionales, contemplados en las estrategias preventivas de la Administración competente y organizaciones y asociaciones empresariales implicadas. Tampoco consiguió progresar la seguridad laboral vial cuando los accidentes “*in itinere*”, predominantemente de circulación, se consideraron accidentes de trabajo. Sin regulación específica, las referencias sobre riesgos laborales viales en documentos de instituciones públicas competentes en la materia, deben considerarse hasta años recientes, limitadas. Ha sido la propia progresión de la siniestralidad laboral vial la que ha abierto los ojos de los diferentes responsables del mundo del transporte y de la prevención en general, sobre su trascendencia. La Estrategia Española de Seguridad y Salud Laboral sí que destaca la necesidad de actuar con mayor énfasis en este campo, pero en general, ha sido insuficiente una línea de actuación coordinada que hiciera efectiva una conciencia general en el mundo laboral.

Debemos reconocer que las medidas preventivas son en general más fáciles de implementar por las empresas cuando se trata de desplazamientos derivados de la actividad laboral y de la profesión de conducir vehículos. No lo es tanto en los desplazamientos *in itinere* ya que viene siendo el trabajador quien elige en última instancia el medio de transporte. Por este motivo, la educación y la formación vial debieran ir más allá de mínimos reglamentarios para integrarse plenamente como valor determinante de las conductas de los trabajadores dentro y fuera del trabajo.

Cabe destacar la trilogía de competencias que influyen en la seguridad vial en los ámbitos de las Administraciones Estatal y Autonómica, y que están en el TRA-TRA-TRA (frivolidad lingüística que resume los tres conceptos Tráfico, Transportes y Trabajo), debiendo las instituciones responsables cooperar activamente para facilitar la generación de cultura preventiva en la movilidad.

La formación, en cualquier caso, es pieza clave en todas las políticas de prevención y, con todas sus variantes, es la vía más efectiva para incidir en el factor humano que siempre es el engranaje que encauza las acciones preventivas mediante la educación vial individual y la sensibilización a los colectivos de riesgo en su movilidad en la vía pública. La formación es esencial para generar cambios de hábitos y de actitudes de los conductores y demás responsables del sector del transporte de viajeros y mercancías, así como de las acciones dirigidas a la seguridad y salud general de los trabajadores frente a los riesgos laborales viarios. En estudios realizados por el INSST sobre coste beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (ver NTP 1092), se ha demostrado que la formación es la acción preventiva de mayor rentabilidad.

Es en ese amplio campo de posibilidades para acceder a las personas diana de los objetivos preventivos, hay que plegar filas para alumbrar cuáles son los mejores instrumentos de formación e información dirigidos no solo a los propios trabajadores como grupos de riesgo, sino también a los profesionales que deben activar e implementar tales acciones formativas en una cadena de concienciación que debe motivar a toda la estructura de las organizaciones, pasando por los mandos intermedios y profesionales de la prevención, como escalones todos ellos de obligada intervención.

El patrón de formación debe ser la búsqueda de la necesaria complementariedad entre los **Planes de Seguridad Vial** para evitar los accidentes de tráfico en los desplazamientos de trabajo y los **Planes de Movilidad** para evitar todos los efectos adversos de la movilidad, incluidos los desplazamientos *in itinere*.

*Los Planes de Seguridad Vial y de Movilidad deberían estar integrados en el Plan de Prevención de las organizaciones para velar por la seguridad y salud integral de sus trabajadores.*

En este sentido, los Servicios de prevención propios y/o ajenos juegan un papel determinante en el proceso formativo, considerando también la contribución que pudieran hacer instituciones públicas y privadas a nivel estatal y autonómico, implicadas en el tema. Cabe citar también el aporte de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, a través de sus Departamentos de Prevención, al poder contribuir a sensibilizar a empresas mutualistas de forma gratuita y con cargo a cuotas, tal como ya vienen realizando.

## 1. NORMATIVA DE APLICACIÓN DE LA FORMACIÓN

Este documento se concibe fuera del marco de la reglamentación de circulación que tiene sus propias normas y mecanismos de control, pero asume las experiencias del ámbito de la seguridad vial para aplicarlas a la formación de los trabajadores y responsables de la seguridad laboral vial en el mundo del transporte, del tráfico y del trabajo.

No se pretende en ningún caso sustituir los procedimientos de formación de los conductores en su acceso a las distintas modalidades del permiso de conducir, totalmente regulado y controlado mediante la aplicación, en su caso, del sistema de puntos y los cursos de reeducación y sensibilización para recuperarlos en caso de pérdida o volver a acceder al permiso de conducir perdido. Tampoco se pretende entrar en las estrategias formativas derivadas de las Directivas Europeas traspuestas a la normativa española sobre los Certificados de Aptitud Profesional (CAP) que controlan las Autoridades de los Departamentos que ubican las Unidades administrativas de Transportes. Antes al contrario, asumiendo como imprescindibles tales principios para ayudar a acercarnos a los objetivos de visión cero accidentes que se plantean en Europa para el año 2050.

Debiera ponerse a disposición del mundo del trabajo, con sus mecanismos preventivos específicos, la formación de las personas en sus actividades y puestos de trabajo con riesgo vial.

Es necesario también referirnos al esfuerzo de las Autoridades educativas que mediante la Formación Profesional abren camino en las ramas de la prevención. Siendo el trabajo una de las formas primordiales de integración y convivencia de nuestra sociedad, se han de inscribir los esfuerzos formativos del riesgo laboral vial en los procesos de implantación de las nuevas profesiones de Docentes de Formación Vial, Técnicos en Prevención de riesgos laborales y Técnicos en conducción de vehículos de transporte por carretera, así como las obligaciones en conocimientos obligatorios que las Directivas Europeas plantean en aspectos tan relevantes como el conocimiento de los tacógrafos como paradigma de la puesta al día de los avances tecnológicos del mundo del transporte. La inminente creación vía F.P. de la figura del “Técnico Superior en Formación para la Movilidad segura y sostenible” por parte del Ministerio de Educación y Formación Profesional con sus 14 Módulos, 120 créditos y 2000 horas es una línea de gran valor para reforzar y ordenar la formación laboral vial.

La unión de esfuerzos en materia formativa laboral vial ha de tener también presente las modalidades formativas que ofrecen los Organismos de fomento del Empleo y Ocupación de trabajadores en paro, así como aquellas otras entidades que como los Consorcios de Formación continua ofrecen oportunidades para la formación de los trabajadores mediante los procedimientos establecidos por el sistema de la Seguridad Social con la mediación de los agentes sociales. Y también, como se ha dicho, las oportunidades que ofrece el despliegue de recomendaciones que los técnicos de prevención de las Mutuas de Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social pueden dar a sus empresas afiliadas. Actividad ésta que se suma a lo contemplado en el Art.19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales sobre formación de los trabajadores en seguridad laboral vial cuando corresponda.

*Los principios de la acción preventiva, recogidos en el artículo 15 de la Ley de PRL tienen su aplicabilidad en la seguridad laboral vial, tanto en evitar tales riesgos, como en evaluar y controlar aquellos que no se puedan evitar*

La formación de los formadores en seguridad laboral vial debe enriquecerse. En la formación regulada de los técnicos de prevención de riesgos laborales en los programas de acceso a su actividad profesional solo se preveían 5 ho-

ras de formación en seguridad vial, en tanto no aparecía ninguna referencia a la seguridad vial en los programas de nivel básico e intermedio que se recogen en el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el cual se aprueba el Reglamento de Servicios de Prevención. Asimismo, los programas de acceso a la profesión de formador vial han venido siendo totalmente deficitarios en materia de riesgos laborales en aquellos aspectos especialmente relacionados con la higiene, la ergonomía, la psicología y la vigilancia de la salud de los conductores y demás trabajadores sometidos a riesgos de la movilidad.

Tales déficits pueden convertirse en fortalezas en la medida que los técnicos de prevención y los formadores viales se enriquezcan profesionalmente y complementen sus competencias. Algunos formadores viales han procurado formarse en materia de prevención de riesgos laborales y los técnicos de prevención, de hacerlo en seguridad vial. Tales dos perfiles profesionales son idóneos con su formación integral y si se enriquece ésta lo suficiente, de poder impartir la formación en prevención de riesgos laborales viales a los trabajadores expuestos. De no tener la necesaria formación, habrían de actuar en equipo, complementándose entre sí.

*La responsabilidad formativa ante los riesgos laborales viales recae ineludiblemente en el técnico de PRL, el cual puede y debe reforzar sus déficits con su propia formación vial añadida o con la colaboración de especialistas.*

Las sesiones formativas habrían de salirse de la rutina y de la burocracia. Habrían de ser instrumentos a medida que procuren no convertirse en clases teóricas que no impacten en los trabajadores. Por ello, y aun siendo conocidos y evaluados los riesgos viales de los trabajadores, es muy conveniente localizar los riesgos más frecuentes y sobre todo, los riesgos relacionados con los hábitos y actitudes de los trabajadores afectados para poder hacer grupos de trabajadores-alumnos homogéneos para sacar el máximo provecho de su realización. En tal sentido, es esencial la elaboración de encuestas previas a las sesiones formativas, concebidas para hacer la selección de trabajadores ante riesgos y situaciones comunes.

La formación en prevención de riesgos laborales viarios no debiera limitarse exclusivamente a la acción docente planificada en aula. Las actividades preventivas y la propia actividad laboral habrían de ser fuente complementaria de aprendizaje, fundamentándolas en el diálogo constructivo entre mandos y trabajadores para la búsqueda de mejoras. Es determinante en el comportamiento de los trabajadores el interés mostrado por sus respectivos mandos hacia su persona y sus condiciones de trabajo.

## 2. REQUISITOS DE CALIDAD DE LAS ACCIONES FORMATIVAS

En el apartado anterior se han podido identificar déficits que hasta ahora han supuesto que la formación laboral vial no haya alcanzado un nivel y un ritmo acorde con la importancia del problema, lo que aconseja establecer unos requisitos de calidad, que incluso habrían de considerarse, de ser ello posible, en los pliegos de cláusulas de concursos de subvenciones para tales formaciones promovidos por las autoridades competentes en materia de empleo, de tráfico o de transportes.

Por ello, aparte de considerar requisito imprescindible en esta línea formativa

la implicación del empresario y sus mandos directivos e intermedios, la primera y una de las más relevantes condición de calidad es la de realizar una sesión inicial o previa con el empresario principal (propietario o gestor) que priorice la acción de manera decidida.

*Las sesiones iniciales de concienciación a directivos son esenciales y no requieren especial tiempo, sino argumentos contundentes de convencimiento..*

Algunos requisitos de calidad a considerar en las líneas de formación en prevención de riesgos laborales viales son los siguientes:

- **Disponer de los datos de accidentalidad laboral vial de la empresa** o centro de trabajo que sea motivo de la acción formativa y de indicadores que demuestren el encaje de tales riesgos en la media de este tipo de accidentes en el sector al que se pertenece.
- Caso de no disponer de suficientes datos sobre accidentes laborales de tráfico, es recomendable promover una encuesta de partida a confeccionar por la empresa sobre sus riesgos relacionados con la movilidad y otra para los trabajadores para obtener un **diagnóstico de los aspectos puntos más importantes que puedan afectar a los riesgos laborales viales** de éstos, y así diseñar con eficiencia las sesiones formativas a realizar.
- La disponibilidad de un Plan de Movilidad o un Plan de Prevención de riesgos laborales con un apartado que incluya los riesgos viales en el que se justifique y defina un **Plan de Formación de riesgos laborales viales para sus trabajadores** en jornada laboral.
- Prever **sesiones técnico-formativas para los responsables de prevención de la empresa** si no justifican haber recibido formación *ad hoc* en materia de seguridad laboral vial.
- Las sesiones formativas sobre prevención de riesgos laborales viales deben ser realizadas por **profesionales de acreditada preparación en los cursos de formación de formadores** que se hayan concebido para ello.

En cualquier caso, este conjunto de aspectos de calidad pueden ser valorados y acreditados ante el empresario o el centro docente al que se delegue la gestión formativa. Puede resultar útil la certificación del cumplimiento de normas de calidad como la ISO-39001 de seguridad vial, que puede ser aplicada, bien a un Plan de Movilidad que contenga las debidas acciones formativas, o bien al Plan de Formación en sí mismo, así como otras normas relacionadas con el tema como la ISO 45001 sobre PRL y la ISO 14001 y EMAS sobre Medio ambiente.

### 3. CONTENIDOS FORMATIVOS MINIMOS

Se ofrecen a continuación unas recomendaciones tendentes a garantizar una docencia adecuada en las sesiones formativas de seguridad laboral vial, con contenidos que siempre tengan presente que el objetivo es prevenir los accidentes de tráfico en el contexto laboral.

Cuando se habla de formación en líneas generales de PRL, el target receptor de la formación siempre debe ser el trabajador expuesto al riesgo. O sea, conseguir sensibilizar al trabajador de la existencia del riesgo y que éste conozca las mejores maneras de enfrentarse a él, bien sean en los desplazamientos en misión o *in itinere*. Según la actividad laboral que se desarrolle en una empresa, la frecuencia o la intensidad de los efectos de un riesgo pueden ser variables, lo cual debe de ser tenido en cuenta para poner el acento en los puntos más adecuados de cada una de las sesiones formativas.

La formación de los trabajadores sobre el riesgo laboral vial tiene una doble perspectiva (general y específica) que se recoge a continuación en las fig 1A y fig. 1B.

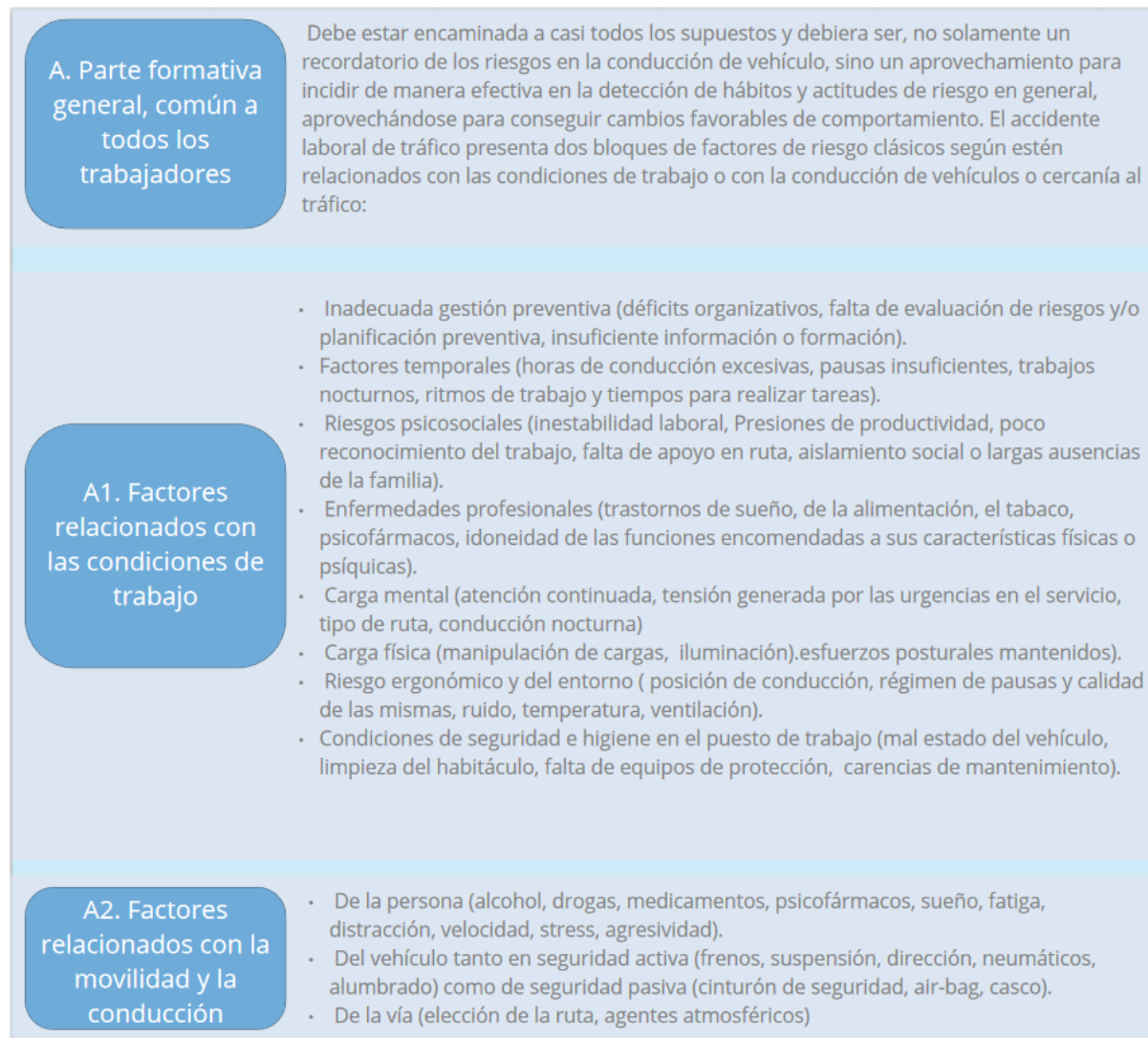


Fig.1A. Parte formativa general en seguridad laboral vial

Los criterios sobre contenidos dan elementos de información y juicio para que cada empresa con sus responsables de prevención acaben de ajustar los programas de las sesiones formativas.

*Es necesario definir los contenidos de las sesiones docentes, adaptándose con rigor a los factores de riesgo de los trabajadores expuestos.*

**B1. Empresas de transporte (conductores profesionales)**

- Empresas de transporte de viajeros y transporte escolar en los que prevalece el concepto de la responsabilidad sobre las personas que son transportadas y la atención permanente en las eventualidades del tráfico exterior y en el interior del vehículo. Se debe erradicar el uso de teléfonos móviles y dispositivos que distraigan la atención del conductor y conseguir el máximo control restrictivo del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos.
- Empresas de logística, transporte de mercancías y mercancías peligrosas en los que deben prevalecer los conceptos de la gran energía del vehículo en el contexto general del tráfico y el cansancio en los itinerarios de largo trayecto, poniendo especial énfasis en los aspectos clave de las nuevas reglamentaciones de la LOTT, del CAP y del ADR. Igualmente se debe erradicar el uso de teléfonos móviles y dispositivos que distraigan la atención del conductor y el máximo control restrictivo del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos.
- Empresas de distribución de paquetería y productos diversos en los que deben prevalecer los aspectos relacionados en la puntualidad de las entregas y las vicisitudes propias de las detenciones y estacionamientos en los diversos puntos de entrega de material. Los factores temporales y de carga física deben de estar contemplados.
- Empresas de correos, mensajería y reparto de comidas calientes en las que prevalecen los riesgos inherentes a la circulación y conducción de los vehículos de dos ruedas con o sin motor pero en los que la protección del motorista es capítulo relevante a lo que se dedica la siguiente Guía.

**B.2.- Empresas de actividad laboral cercana a la vía pública y al tráfico general**

- Empresas de actividad laboral cercana a la vía pública y al tráfico general
- Empresas de construcción y de obra civil y de tratamiento o recogida de residuos en las que prevalecen riesgos de proximidad de vía pública y privada, atropellos de trabajadores cercanos al tráfico y riesgos muy relacionados con la carga que se transporta.
- Empresas de gestión de autopistas y autovías y concesionarias de autopistas de peaje en los que prevalecen los riesgos de atropello o colisión de las acciones en pista en vehículo o fuera del vehículo y especialmente las zonas cercanas a áreas de peaje, de servicio y descanso.
- Empresas de auxilio en carretera y empresas con equipos de instalación, reparación y mantenimiento, bien sean de agua, gas, electricidad o de tendidos de cableado que requieren de trabajadores que actúan en zonas cercanas al tráfico e incluso en vía pública con riesgos de atropello y de movilidad entre obras.

**B3. Empresas de servicios diversos que requieren movilidad de sus trabajadores**

- Empresas de servicios diversos que requieren movilidad de sus trabajadores
- Empresas con plantilla de agentes comerciales, delegados territoriales, coordinadores de zona y trabajadores de movilidad obligada en el que prevalece el riesgo de la autonomía de decisión del vendedor o del controlador o delegado y que puede tener riesgos relacionados a excesivas visitas en la jornada.
- Empresas de servicios como hostelería, sanidad, banca, seguros, informática, peritación y funcionarios en las que prevalece la coexistencia de trabajadores propios con otros de varias empresas subcontratadas y que requieren de una especial complicidad y eficiencia en la coordinación de actividades empresariales.

**B4. Empresas multisectoriales con accidentes in itinere.**

Se trata de empresas de distintos sectores con significativa proporción de accidentes in itinere y que tienen como principal aspecto el de la puntualidad, el cansancio y en general el cumplimiento de las normas viales. En tales sesiones pueden contemplarse aspectos como el transporte colectivo, el transporte de trabajadores de un mismo polígono industrial, horarios flexibles transporte acompañado, zonas de aparcamiento, trabajos domiciliarios y riesgos psicosociales.

Fig 1B. Parte específica de formación en seguridad laboral vial

En la Guía que citamos en la Bibliografía sobre “Formación en riesgos laborales viales” del Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña, se detallan unos

esquemas de programas referenciales, como punto de partida para facilitar la elaboración de los programas definitivos, a realizar por los responsables de formación de cada empresa. Y a ellos nos remitimos,

#### 4. METODOLOGÍA DOCENTE

Las sesiones formativas deben tender a ser lo menos teóricas y descriptivas posible, y por el contrario, habrían de atraer la atención y generar la tensión emocional necesaria para que el grupo no se sienta en una clase, sino en un debate en el que desee participar. El profesorado deberá saber provocarlo, utilizando las habilidades docentes oportunas que puedan calar en la concienciación de los trabajadores.

Una sesión dirigida a un cambio de actitudes debe tener una primera fase para captar y ganarse la atención, el interés y la implicación de los asistentes. Habrá que seguir con un debate sobre los puntos que el formador ha detectado como prioritarios en las encuestas previas en los que se irá introduciendo con inteligencia la ampliación de la información.

*Es imprescindible generar valor emocional con ejemplos de accidentes de la empresa o del sector y si fuere posible, con sus testimonios. Las vivencias de personas que han sufrido accidentes son muy provechosas, tanto de profesores como de alumnos.*

Finalmente, habrá que conseguir el compromiso de los asistentes en mejorar la prevención en los puntos clave, sin olvidar extender esa prevención al entorno familiar y de la propia empresa, asignándoles una parcela de responsabilidad para la continuidad en el proceso.

Resulta imprescindible que los formadores dispongan de dos tipos de medios didácticos para desarrollar su trabajo: los suyos propios (pantallas conceptuales, esquemas, apuntes, videos de apoyo) y aquellos otros ya editados o producidos que le sirvan en cada momento de apoyo para conseguir el objetivo propuesto de transmisión de contenidos y emociones. El que los materiales puedan llevarse al entorno familiar es muy provechoso.

#### Modalidades formativas

Las actuaciones formativas eficientes son las que interactúan entre el formador y el trabajador de manera que permitan utilizar las técnicas pertinentes para asimilar conocimientos y comportamientos seguros de las personas expuestas al riesgo. Eso debilita la formación a distancia y refuerza la presencial, sobre la que los expertos se pronuncian de manera rotunda como la más adecuada.

Sobre la formación teórica ya ha quedado dicha su conveniencia sobre la base de sesiones muy activas y participativas. Pero una de las grandes ventajas es la de poder incorporar en la formación, en la medida de lo posible, sesiones prácticas. En el caso de ser con vehículo a motor, debe huirse de las exhibiciones de potencia y velocidad. Y siempre sin menoscabar la gran importancia del uso de los dispositivos de seguridad activa y pasiva.

Las sesiones prácticas, siempre más complejas y caras, son mejores en la medida que puedan ser individualizadas y de carácter teórico-práctico, como lo



demuestra el importante desarrollo del sistema BBS (*Behaviour Based Safety*) que promueve la figura del Supervisor de Seguridad como interlocutor de todos pero también de cada uno de los trabajadores de las empresas de transporte o con trabajadores en riesgo vial. Esta figura que, en ocasiones puede ser compatible con la de gestor de movilidad o consejero de seguridad, se debe caracterizar por el vis a vis (mirando a los ojos) con cada trabajador. La práctica es mejor si es razonada y explicada por el experto. La teórica es mejor si se concibe tocando lo que se explica.

Los profesionales docentes de la formación vial reúnen el perfil idóneo para la formación práctica y más aún, quienes puedan ofrecer instalaciones adecuadas para practicar no solo con turismos sino también con vehículos pesados y motocicletas. Los circuitos de competición, aun con alguna componente discutible por su relación con la velocidad, son perfectamente adecuados para las sesiones prácticas, pero también lo son las zonas de exámenes de conducir habilitadas al efecto y algunas zonas de prácticas de autoescuelas (públicas o particulares) aunque, en todos los casos, lo importante es el nivel de calidad que acredite el formador.

Existe una cierta tendencia a utilizar los **simuladores** como una forma de realizar las sesiones de prácticas en las propias aulas de teórica sin necesidad de las grandes instalaciones de pistas o circuitos. La conciencia de que el simulador es un dispositivo irreal le quita credibilidad en su impacto emocional, pero sigue considerándose un buen elemento complementario, en especial para evaluar el tiempo de reacción de los conductores y la destreza en determinadas circunstancias de la circulación convencional.

Se hace imprescindible recordar que en determinadas empresas los riesgos viales se manifiestan en vehículos concretos (camiones, motocicletas, maquinaria de obras, grúas, remolques...) lo que exige que las prácticas se adapten al riesgo real que se produce.

*Es imprescindible que el alumno adquiera, como resultado del proceso formativo, la conciencia de que su liderazgo y profesionalidad mejoran sustancialmente a través de mostrarse a sí mismo y ante los demás con comportamientos seguros y saludables.*

En este punto debemos de poner énfasis en mostrar nuestro convencimiento en que sería un gran logro para la mejora definitiva de la seguridad laboral vial que las Administraciones Públicas favorecieran la consecución de tres objetivos que ya se están promoviendo:

- Hacer sesiones de recuperación de puntos del permiso de conducir en las propias empresas con plantillas importantes de trabajadores.
- Utilizar pruebas psicotécnicas entre los trabajadores "móviles", no solo en la selección de alumnos a formar preferentemente en las empresas sino conseguir avanzar en la obligación de tales pruebas en los Centros Médicos para la Revisión del Permiso de Conducir, que debieran integrarse plenamente en la red de centros de salud públicos con acceso a enfermedades y medicación del conductor.
- Implicar en su momento en la formación laboral vial de los trabajadores a los "Técnicos Superiores en Formación para la movilidad segura y

sostenible”, perfil de reciente creación en el Ministerio de Educación y Formación Profesional, de acuerdo con la Dirección General de Tráfico.

### Extensión de la formación

Cualquier proyecto formativo exitoso requiere garantizar que en ambos extremos del proceso, existan formadores y evaluadores o controladores de calidad, sumamente preparados sobre la materia a formar y a controlar.

La formación de los formadores es importantísima porque de los conocimientos y estrategias de comunicación del formador dependerá el éxito del resultado esperado en cada sesión. Es obvio que los órganos administrativos de control en materia de PRL como los Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, los Técnicos de los centros de seguridad y salud laboral, y Técnicos habilitados adscritos a la Inspección de Trabajo, los Inspectores de transporte, las policías de tráfico, deberían tener acceso a la formación preventiva mínima. Una experiencia destacable al respecto ha sido el Curso presencial promovido y realizado para funcionarios por el INAP (Instituto Nacional de la Administración Pública) y la DGT (Dirección General de Tráfico).

### Curso presencial para evaluadores/controladores y formadores

- La magnitud del problema: la seguridad vial en el ámbito de la empresa. Sectores productivos con riesgo vial. Accidentes *in itinere* y en misión. Enfermedades profesionales.
- El papel de la empresa en el abordaje integral del problema: ventajas, beneficios. Investigación de accidentes y reconstrucción. Encuestas de diagnóstico. Los recursos preventivos. Lugar de trabajo, puesto de trabajo y máquinas. Vía, vehículo y persona. La coordinación de actividades empresariales.
- La política vial en la empresa: Evaluación de riesgos viales y Planificación preventiva. Planes de prevención. Planes de seguridad vial. Planes de movilidad. Modelo europeo y modelo americano. Aportación de directivos, mandos intermedios, servicios de prevención y profesores de formación vial. El tacógrafo es instrumento clave de control y conocimiento de los riesgos.
- Herramientas al alcance de la empresa. Acciones de prevención de riesgos laborales viales en seguridad, higiene, ergonomía y psicología. La vigilancia de la salud. Sesiones formativas. Cambios de hábitos y actitudes de trabajadores en riesgo laboral vial. *El BBS Behaviour Based Safety*.

Puede resultar de especial interés el realizar visitas a empresas o polígonos con experiencias remarcables. Los formadores deben inexcusablemente recibir sesiones prácticas en campo.

### Sesiones presenciales reales con grupos de trabajadores para formadores

- Sesión debate con un colectivo de trabajadores en empresa con alta proporción de accidentes *in itinere*.
- Sesión de cambio de hábitos y actitudes con colectivo de conductores de empresa de transportes.
- Sesión con trabajadores en empresa de obra civil o mantenimiento con análisis y reconstrucciones de accidentes reales.
- Sesión en empresa de servicios o empresa de distribución de paquetería con trabajadores de frecuentes y cortos desplazamientos en vehículos de dos o de cuatro ruedas.

**BIBLIOGRAFÍA**

INSST (Notas Técnicas de Prevención):

NTP 1090 y 1091 “**Riesgos laborales viarios (I) y (II). Marco conceptual.**” 2017

<https://www.insst.es/documents/94886/327669/ntp-1090.pdf/b3c01f20-84ec-4253-9d5c-6230e69effcb>

<https://www.insst.es/documents/94886/327669/ntp-1091.pdf/7ba2a861-2dbb-46b6-8006-8cbffff0b690>

NTP 1092 y 1093. “**Coste beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (I) y (II).**” 2017

<https://www.insst.es/documents/94886/327669/ntp-1092.pdf/19bb8246-7d2f-4107-806e-729b1973f5c2>

[https://www.insst.es/seguridad-vial-laboral1/-/asset\\_publisher/aixlBJ9SmSHd/content/ntp-1093-coste-beneficio-de-la-prevencion-de-riesgos-laborales-viarios-ii-?inheritRedirect=false](https://www.insst.es/seguridad-vial-laboral1/-/asset_publisher/aixlBJ9SmSHd/content/ntp-1093-coste-beneficio-de-la-prevencion-de-riesgos-laborales-viarios-ii-?inheritRedirect=false)

EIC (Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña) Guía Técnica: “**La formación en materia de riesgos laborales viales**” elaborada en. 2015 por el equipo de expertos prevencionistas laborales y docentes de formación vial del Grupo de Trabajo sobre profesionales de la seguridad laboral vial del Col·legi d’Enginyers Industrials de Catalunya coordinados por el *CerPie-UPC* y el *INSST*.

UNIVERSIDAD DE VALENCIA (Cátedra de Seguridad Vial) “**Guía de actuaciones y recomendaciones en materia de seguridad laboral y vial, para la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.**”

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL - “**Proyecto de Real Decreto por el que se establece el Título de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo en España**”

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUNYA (CERPIE Centre d’Estudis i Recerca per la Innovació de les Empreses) - “**Programas y Cursos de Formación de Formadores en seguridad laboral vial**”.



Se autoriza su reproducción parcial sin ánimo de lucro, citando la fuente: *MISES Global*, nº de Guía, título y autor. *MISES Global* no es responsable ni garantiza la exactitud de la información de los sitios web que no son de su propiedad, ni de los contenidos de los hipervínculos incluidos en esta guía.