

Algo no hacemos bien en cultura preventiva

We are doing something wrong in preventive culture

Rafael Eugenio Romero García¹

Resumen

A pesar de todo lo que se dice y se hace, el número de accidentes que tenemos en nuestra sociedad es inasumible e inconcebible, y hablamos de todo tipo de accidentes, no solo de los laborales y los de tráfico que parecen los únicos que existen para los medios de comunicación, pero desgraciadamente nadie habla de ello, nadie habla de los miles de muertos y heridos por accidentes que sufrimos y de lo que no hay ni datos siquiera. En este artículo se dan esos datos de los que nadie habla y, además, se aportan algunas soluciones para intentar salvar algunas vidas y evitar también los daños físicos que, sin llegar a muerte, sufren miles de personas en España. Porque todo lo que no sea abordar el tema en su más amplio sentido, y dejar de hacerlo como hasta ahora que es mirarlo de forma sectorial y parcial, no llevará a lograr nuestros objetivos ni a mejorar nuestras cifras, y recordamos que estas cifras no son simples números, suponen vidas, y la pérdida de cada una de ellas suponen tragedias para todas las personas del entorno familiar, laboral y social.

Palabras clave

Accidente, incidente, tráfico, laboral, doméstico, prevención, seguridad, comportamiento.

Abstract

Despite all that is said and done, the number of accidents in our society is unacceptable and inconceivable. We are talking about all types of accidents, not just workplace and traffic accidents, which seem to be the only ones the media focuses on. Unfortunately, no one talks about them; no one talks about the thousands of deaths and injuries from accidents we suffer, for which there is not even any data. This article presents the data that no one talks about and also attempts to offer some solutions to try to save lives and prevent the physical harm that, while not resulting in death, affects thousands of people in Spain. Because anything other than addressing the issue in its broadest sense, and abandoning the current sectoral and partial approach, will not lead to achieving our goals or improving our statistics. And we must remember that these figures are not just numbers; they represent lives, and the loss of each one of them is a tragedy for everyone in the family, work, and social circles.

Keywords

Accident, incident, traffic, work, home, prevention, safety, behaviour.

Recibido/received: 30/12/2025

Aceptado/accepted: 27/05/2026

¹Ingeniero técnico industrial e ingeniero químico (sectores minero, químico/básico y energías renovables). Gerente de la Asociación de Industrias Químicas, Básicas y Energéticas de Huelva (AIQBE). Divulgador técnico/científico y ponente/colaborador/organizador en eventos y jornadas de diversas temáticas.

Autor para correspondencia: rafaromerogarcia@gmail.com



Foto: Shutterstock.

Más claro no puedo ser, algo no estamos haciendo bien en cultura preventiva cuando tenemos los accidentes que tenemos, y vamos a centrarnos solo en los mortales, que son como la parte visible del iceberg en comparación con el total de accidentes, es decir, muchos menos del total de incidentes, y de esos casi accidentes de los que nos libramos de milagro o de chiripa, near miss le dicen con un anglicismo.

Retornando a las muertes causadas por accidentes, veamos las cifras de 2023 según el INE, último año consolidado a la hora de escribir este artículo, aunque para cuando se publique ya serán accesibles los de 2024, pero cualquier año es válido para el espíritu de este artículo:

- Muertes por accidentes laborales de todo tipo: 619 personas fallecidas.
- Muertes por accidentes de tráfico: 1.785 personas fallecidas.

Esto es algo inconcebible en una sociedad del primer mundo como la española, pero que está en línea con lo que podemos ver en otros países.

Así tenemos que, en el mismo año, por accidentes laborales hubo 1.071 fallecidos en Italia, 721 en Francia, 371 en Alemania y 755 en Japón¹.

Si nos referimos a los fallecidos en accidentes de tráfico en el mismo año 2023, la cifra es de 3.167 fallecidos en la Francia continental, 3.039 en Italia, 2.839 en Alemania y 2.160 en Japón (año 2022).

Luego es evidente que en España no lo hacemos especialmente mal, pero tampoco especialmente bien, la verdad es que no se hace especialmente bien en ningún sitio, cuando seguimos teniendo esas cifras. Y eso que no estamos viendo cifras del segundo ni del tercer mundo, donde además de ser escalofriantes los datos que se ven, ni siquiera son datos contrastables, y así tenemos que se habla de cerca de 350.000 muertes por accidentes en el trabajo, más otros 3 millones de muertes por enfermedades laborales, y la Organización Mundial de la Salud calcula que en 2023 fallecieron casi 1,2 millones de personas en el mundo por accidentes de tráfico, es decir, la población de las Baleares. Sin comentarios.

Si queremos buscar los motivos para intentar atajar esta sangría, nos tenemos que ir, desde luego, al comportamiento humano. Veamos el ejemplo de los accidentes de tráfico. Sin duda, la clave está en el comportamiento humano no compatible con la seguridad ni con la vida, a veces por desconocimiento o falta de cultura, y otras por imprudencias ligadas a otras cuestiones (uso de alcohol y drogas, enfermedades, etc.).

Desarrollemos este aspecto con ejemplos concretos para verlo claramente.

El año 1982 fallecieron en las carreteras españolas 9.803 personas, muchas más de las que tenemos actualmente y con mucho menos tráfico que ahora. ¿Qué se ha hecho para conseguir este descenso tan importante? Por un lado, se han mejorado las infraestructuras con mejores carreteras y mejor señalización, también se ha mejorado la seguridad de los vehículos tanto pasiva como activa y, no lo olvidemos, la atención temprana de los servicios de emergencia que ha salvado muchas vidas que hace años no

1. Hablo de Japón por ser una cultura totalmente distinta a la europea y de la que tenemos datos exactos y fiables y, además, es un país con una gran población (124 millones de habitantes que son casi los mismos que suman España y Francia), con muchos vehículos y mucha actividad industrial y de todo tipo. Es absurdo buscarlos fiables de Nigeria, China o India.

habría sido posible. Pero todo ello no hubiera dado este fruto sin una clara modificación del comportamiento de los conductores y los peatones, unas veces mediante campañas de concienciación y otras mediante campañas de intimidación mediante multas y castigos (carné por puntos, por ejemplo), así la realidad es que hoy se corre menos, a pesar de tener mejores vehículos y mejores carreteras, casi nadie circula sin cinturón de seguridad ni con niños en brazos de los pasajeros, etc.; considero que todavía se mejoraría más si damos un paso más y el refuerzo, además de ser cierto e inmediato (como cuando te paraba la Guardia Civil tras pasar un radar en vez de recibir una carta ahora 2 meses después), fuera positivo en vez de negativo. Así, si cuando pasemos por un radar a la velocidad adecuada nos llegara un mensaje que nos felicitara y nos diera unos puntos acumulables para recuperar puntos perdidos o mejoras del bonus de los seguros todavía sería más efectivo el cambio en el comportamiento, y digo esto porque es importante recordar que el mayor refuerzo es el cierto, inmediato y positivo. Por eso, y me permito desviarme del tema principal, es tan difícil dejar de fumar (aparte de los condicionantes físicos), porque fumar te da un refuerzo inmediato, cierto y relativamente positivo porque da placer cierto e inmediato, como hemos dicho, pero el refuerzo para dejar de fumar es incierto, diferido en el tiempo y negativo porque el tabaco te puede producir cáncer o no, si ocurre será muy diferido en el tiempo y, además, es un tema negativo. Luego nos enfrentamos al refuerzo más fuerte para fumar frente al refuerzo más débil para dejar de fumar.

Volviendo al tema del descenso de la mortalidad de las carreteras, se ha dado una evidente modificación del

comportamiento, que a la vista está sigue sin ser suficiente.

Con los accidentes laborales pasa otro tanto, bien por formación o concienciación, o bien por miedo a las sanciones, tanto los empresarios como los empleados cumplen mucho más la normativa vigente que hace unos años, sin olvidar las evidentes mejoras que se han realizado en los equipos relacionados con la prevención de riesgos laborales y en la citada normativa vigente.

Mi experiencia particular me ha hecho ver que se llega a un punto en el cual por más que se haga, no se disminuyen los accidentes hasta que se aborda directamente el tema del comportamiento seguro, empleando para ello los modelos y programas existentes en el mercado².

Y esto es así porque el 95% de los accidentes e incidentes se deben directamente a factores relacionados con el comportamiento humano, y de ese 5% restante seguro que hay otro 95% debido a comportamientos humanos inadecuados, por ejemplo, un freno que falle en un coche (accidente atribuido, por tanto, a fallo mecánico), en el 95% de los casos se deberá a una falta de mantenimiento o a un error humano en dicho mantenimiento... Y así sucesivamente se puede llegar a decir que prácticamente la totalidad de los accidentes se deben a un comportamiento humano inadecuado.

ENTONCES, ¿QUÉ SE PUEDE HACER?

Aquí quiero incorporar el tema de la cultura preventiva, la cultura de la seguridad. Cuando hay accidentes laborales los sindicatos hablan y se manifiestan para pedir una mejora de la cultura preventiva laboral, y cuando se habla de accidentes de tráfico se oye hablar y hacer importantes cam-

pañas de gran repercusión mediática a favor de mejorar la cultura preventiva en la conducción y de educación vial.

Pero se nos escapa el elefante en el cuarto que nadie quiere ver, y para eso se inventó el método de Pareto³, y os aseguro que después de aplicar este principio durante muchos años en mi vida laboral, así como otros como la Matriz de Eisenhower⁴, la ley del Caballo Muerto⁵ y las clásicas 5S⁶, cada vez estoy más convencido de su utilidad para abordar inicialmente cualquier problema, y en este caso es que parece que nadie se ha parado en serio a aplicarlo y, si lo ha hecho, desgraciadamente, su repercusión ha sido mínima.

Aterrizando, el problema de la cultura preventiva es que no debe ser laboral o de la conducción, debe ser integral, sin apellidos, cultura preventiva y listos, y como base hago la siguiente pregunta:

¿Cuántos accidentes mortales se deben a accidentes domésticos? Pues para sorpresa de todos no hay datos fácilmente accesibles como sí los tenemos de los otros dos casos, y esto es descorazonador porque no se puede afrontar un problema cuando no se sabe su alcance, o cuando no se quiere ni ver. Según el INE, solo en caídas domésticas, en 2023, fallecieron 4.158 personas, casi el doble de los fallecidos en accidentes de tráfico y laborales juntos. Y eso solo de caídas; se desconoce el número total por todas las causas de accidentes domésticos (incendios, quemaduras, electrocuciones, ahogamientos, etc.) y las estadísticas más fiables que he encontrado hablan de 17.737 fallecimientos por causas externas, la mayoría accidentes, es decir, más de siete veces la suma de fallecidos en las carreteras y en el trabajo juntos.

¿Y esto cómo es posible? Pues

2. Por ejemplo, BBSM (siglas inglesas de *behaviour based safety management* que significa gestión de la seguridad basada en el comportamiento) o SBMC (seguridad basada en la modificación del comportamiento).

3. La ley de Pareto o ley del 80/20, es que se puede simplificar en decir que el 80% de los problemas vienen derivados del 20% las causas, o que el 80% de los problemas vecinales se tienen con el 20% de los vecinos, o siendo positivo, que el 80% del tiempo que pasamos con amistades lo hacemos con el 20% de nuestros amigos.

4. También llamada matriz de gestión de marrones y que consta de dos filas y columnas de importante/no importante y urgente/no urgente, con el siguiente resultado. Lo urgente e importante hay que hacerlo inmediatamente, lo urgente no importante se delega, lo no urgente e importante se planifica, y lo no urgente ni importante se abandona y no se pierde tiempo en ello.

5. La Ley o Teoría del Caballo Muerto consiste en que cuando te das cuenta de que algo, un proyecto, una idea o lo que sea, está muerto y sin futuro, lo mejor es abandonarlo, por mucha pena que dé en vez de seguir invirtiendo tiempo, dinero y esfuerzo.

6. Se trata de las 5 reglas básicas de organización empleadas por empresas como Toyota y nacidas en Japón. Son las iniciales de *Seiri* (clasificar), *Seiton* (ordenar), *Seiso* (limpiar), *Seiketsu* (estandarizar) y *Shitsuke* (disciplina).

simplemente porque no hay cultura preventiva, porque entendemos que el hogar es un lugar seguro y no es verdad, en el hogar tenemos los mismos riesgos que en el trabajo, aunque se presenten de forma diferente, pero la pérdida del sentido del peligro nos relaja y no tomamos conciencia de este, lo que nos lleva a no adoptar las medidas necesarias para evitar el accidente o el incidente que al final puede acabar en muerte. Recordemos el refrán que dice que el gato confiado es gato muerto.

PONGAMOS UNOS EJEMPLOS

Si vamos a hacer un trabajo en altura exigimos andamios certificados, formación adecuada, arnés, etc., y ese mismo día al llegar a casa nos subimos a un viejo taburete para acceder a un altillo para coger una manta, lo que nos lleva a caernos y a rompernos la cadera, una pierna o a perder la vida incluso.

Con el coche ocurre lo mismo; la mayoría de los accidentes ocurren en trayectos cortos o llegando a casa si es largo porque nos sentimos seguros, nos relajamos y perdemos la capacidad de atención.

Y para terminar ponemos el ejemplo del jamón: la misma persona que ha empleado todo el día guantes de seguridad anticorte para manejar chapas o elementos cortantes, se pone a cortar jamón sin esa protección y acaba cortándose la mano. De hecho, se habla de más de 60.000 accidentes anuales en España causados por cortes de cuchillo mientras se cortaba jamón. A este paso no nos dejarán comprar jamón sin la formación previa en seguridad en corte de jamón. Yo lo compro loncheado, por cierto, porque ya tuve un accidente mientras cortaba jamón.

¿Qué hacemos entonces? Porque los ingenieros damos soluciones a los problemas detectados, como les decía a los miembros de mis equipos de trabajo: si no me traes una solución no me cuentes tus problemas. Así que intento traer soluciones cuando explico este problema y planteo unas propuestas para abrir el debate y empezar a mirar este tema que considero crucial.

PASOS QUE SEGUIR

En mi opinión hay que dar los si-

guientes pasos:

1. Documentar el alcance real del problema en los accidentes domésticos, hecho que hoy en día con los medios informáticos no debería ser un gran problema ni suponer un gran coste. Estos datos deben estar en el INE al alcance de todas las personas interesadas en estos temas. Si no se sabe el alcance del problema, no se puede abordar de la forma adecuada. Es indispensable conocer los accidentes domésticos más frecuentes.
2. Hacernos las preguntas adecuadas para conseguir las respuestas necesarias que nos permitan abordar este problema en respuesta al título de este artículo, es decir, saber qué no estamos haciendo o qué estamos haciendo mal, y cómo podemos darle la vuelta a la tortilla. Con estos dos puntos tendremos la dimensión del problema y un diagnóstico inicial.
3. De forma paralela, empezar campañas de cultura preventiva basadas en la modificación del comportamiento y, en eso, las administraciones deben poner en el asador toda la carne que haga falta.
4. Evaluar de forma continua y real la evolución de estos puntos antes de tomar otras decisiones.

En un proyecto de mejora de la seguridad laboral basado en la modificación del comportamiento en el que estuve implicado, se pasó de mejorar el comportamiento seguro en el trabajo a llevar esta filosofía a la familia y a la vida personal. Una persona que tenga cultura preventiva la aplicará siempre, en la vida cotidiana, cuando conduce y trabaja.

Así que resumiendo y aplicando mi experiencia, recomiendo centrarnos en ese 20% de comportamientos que originan el 80% de los accidentes mortales que es el sistema que se emplea en los modelos de seguridad basados en la modificación del comportamiento. Seguramente no saldrán más de cuatro, y en vez de intentar atajar todos los riesgos (caídas, incendios, ahogamientos, atrapamientos, quemaduras, asfixias, electrocución, etc.) con los pésimos resultados que vemos, al centrarnos solo en unos pocos notaremos inmediatamente la mejora, no tengo la menor duda. Después, conforme

se van controlando estos primeros riesgos elegidos, se vuelve a aplicar Pareto y así sucesivamente.

Todo lo que no sea abordar el tema en su más amplio sentido, y dejar de hacerlo como hasta ahora que es mirarlo de forma sectorial y parcial, no llevará a lograr nuestros objetivos ni a mejorar nuestras cifras, y recordamos que estas cifras no son simples números, suponen vidas, y la pérdida de cada una de ellas supone tragedias para todas las personas del entorno familiar, laboral y social.

O cogemos este elefante por la trompa y lo sacamos de la habitación, o la habitación llegará a hacerse inhabitable algún día de estos.

Y como despedida quiero firmar como firmo mis correos electrónicos desde hace algunos años:

“Recuerda que cuando te miras al espejo contemplas al primer responsable de tu seguridad, y que no hay mejor consejo que el ejemplo con un comportamiento seguro (Francisco Jiménez Cabello).

Recuerda también que la desconianza es la madre de la seguridad (Aristófanes), y que la única seguridad es que no hay nada seguro (Plinio el Viejo).

Ninguna filosofía hay más cierta que la prueba, porque ella es la que nos satisface y convence a nuestras opiniones (Jerónimo de Ayanz)”.

BIBLIOGRAFÍA

- Armas, Manuel (2011). Prevención e intervención ante problemas de conducta. Wolters Kluwer.
<https://blog.entrix.es/seguridad-conductual/> (consultado el 28/12/2025).
<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/iaprl/servicios/publicaciones/detalle/443728.html> (consultado el 28/12/2025).
 Junta de Andalucía (2023). Guía de Prevención de Riesgos Domésticos.
 Junta de Andalucía. Página de publicaciones diversas sobre prevención de riesgos domésticos.
 López L, Gershanik A (1996). Cómo prevenir accidentes en el hogar. Editorial Planeta.
 Romero García, RE. La seguridad basada en el comportamiento (2010). Técnica Industrial nº 285; p. 58-64.