

La Última Curva



Art. 49 19 de enero de 2026

Por David Landazabal – Vicepresidente de Stop Accidentes, víctima de siniestros viales y autor de *La Última Curva*

No se puede quedar ahí

Llevo toda la semana intentando recopilar información sobre los datos provisionales de siniestralidad de 2025 y sobre las reacciones que han generado desde que el Ministerio del Interior los presentó.

Y mi asombro es casi infinito.

¿La sensación? **Incredulidad.**

¿La reacción general? **La de siempre.**

Normalizamos.

Cambiamos el foco.

Buscamos el matiz, el titular amable o el debate secundario para que los datos no nos duelan demasiado. Para restar importancia a lo único que nadie nos va a devolver: **la vida y la humanidad.**

Vivimos en **universos paralelos.**

El de quienes hemos pasado por estas situaciones y el de quienes no.

Y estos últimos, estén donde estén —instituciones, medios o política—, nunca podrán ponerse realmente en el lugar de las víctimas. Porque si pudieran, perdonen decirlo así, **no estaríamos donde estamos.**

¿De verdad creemos que esto es normal?

¿De verdad creemos que esto es suficiente?

Reacciones institucionales (Interior / DGT)

“Mejora con más movilidad”, “segundo mejor dato histórico” y, como coletilla obligada, “aun así, demasiados”.

La DGT y el Ministerio del Interior subrayan el titular: **1.119 fallecidos**, un **3 % menos**, el “segundo valor más bajo desde 1960”, con **récord de desplazamientos.**

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, insiste en el lenguaje del “precio desmesurado” y empuja dos ejes político-técnicos: la reducción de la tasa de alcohol —que vuelve como argumento moral y legislativo— y la V-16 como medida para reducir atropellos en carretera, poniendo el foco en el riesgo de bajar a colocar los triángulos.

Pero si reducir la tasa de alcohol es tan urgente, cabe preguntarse: **¿por qué no se actúa ya mediante un decreto-ley mientras se tramita la proposición legislativa?**

Por ejemplo.

Reacciones de los medios (prensa y divulgación)

Por un lado, el **titular optimista y estadístico**: “segundo mejor registro”, “más días blancos”, “baja la tasa por desplazamiento”.

Por otro, el titular del **“sí, pero”**: “demasiados”, “bajada insuficiente”, “estancamiento”, con foco en carreteras secundarias, salidas de vía y usuarios vulnerables.

Y, como elemento distorsionador, el **tema parásito** de la semana: la polémica de la V-16. Multas sí o no, contradicciones públicas, periodos “flexibles”.

Un debate con enorme tracción mediática que ha absorbido buena parte —o casi todo— del espacio que debería haber ocupado el debate de fondo.

Reacciones del sector (seguridad vial, automoción y transporte)

Aquí sí aparecen enfoques relevantes.

Los **motoristas** alertan de que 2025 cierra con cifras muy negativas para las motos y reclaman medidas específicas.

Las entidades centradas en **menores y usuarios vulnerables** hablan directamente de una situación “inasumible” y piden políticas reales, no solo campañas.

Desde el ámbito técnico se critica la **falta de datos finos**: el balance llega cargado de titulares, pero sin desagregar alcohol, drogas, velocidad o distracciones, lo que limita seriamente la prevención.

Y en el transporte pesado, los medios sectoriales advierten del **aumento de siniestros con camiones**, frente a la bajada en furgonetas, y reclaman analizar condiciones y tipologías.

Reacciones políticas

No ha habido una avalancha de declaraciones de fondo sobre el balance.

El silencio también es una reacción.

Análisis en cinco frases

“El balance se vendió como un éxito estadístico, pero la semana informativa giró más alrededor de la V-16 y sus multas que alrededor de las secundarias, las salidas de vía y los vulnerables.”

“La institución repite ‘precio desmesurado’, pero el debate público sigue midiendo la tragedia casi solo en muertos, mientras los hospitalizados aumentan y la vida rota no cabe en un titular.”

“Los especialistas reclaman lo básico: datos finos para prevenir; sin alcohol, drogas, velocidad y distracción desagregadas, la prevención se queda en eslóganes.”

“Los colectivos vulnerables aparecen cada año en los informes... y cada año siguen pagando la factura.”

“Y en política, más que un pacto por la vida, asistimos a otro capítulo del ‘ya si eso’: informes, matices, periodos flexibles y la urgencia moral aparcada en el arcén.”

El relato institucional intenta cerrar el año con un titular de mejora, pero desplaza el foco hacia medidas visibles —como la V-16— y una gran reforma pendiente —la del alcohol—, dejando en segundo plano lo esencial: **carreteras secundarias, salidas de vía, usuarios vulnerables y, sobre todo, heridos graves**.

A la prensa le funciona mejor el **dato fácil** y el **conflicto fácil** que el debate incómodo: por qué aumentan los hospitalizados, por qué seguimos normalizando que tres de cada cuatro víctimas mueran en secundarias y por qué el sistema no está diseñado para proteger al vulnerable. La verdad más útil aparece fuera del titular generalista: motos, menores, datos ausentes, vehículo pesado y lesividad.

Cuando se habla de consenso por la vida, lo que domina es el microdebate —V-16, sanción, homologaciones— mientras la gran reforma sigue **en la nevera política**. Demasiado interés en gestionar el ruido. Muy poco en **reducir el daño real**.

Opinión final

No se puede quedar ahí.

No basta con presentar datos, ni con gestionar titulares, ni con abrir debates secundarios mientras el fondo permanece intacto. Cada cifra representa una vida truncada o una vida rota, y eso exige algo más que estadísticas y gestos.

Si de verdad creemos que cada muerte es inasumible, si de verdad importan los heridos graves y los más vulnerables, hace falta **decisión, valentía y consenso por la vida**.

Todo lo demás solo retrasa lo inevitable: asumir que **prevenir la violencia vial es una cuestión ética**, no un problema de comunicación.

Y mientras no lo entendamos así, seguiremos contando mejoras... **sin dejar de acumular consecuencias**.