



# Informe sobre posibles delitos contra la seguridad vial en Granada

---



*La Seguridad Vial está sujeta a normas para garantizar derechos asociados como el derecho a la seguridad. Personal del Ayuntamiento de Granada pudiera estar cometiendo un delito continuado contra la seguridad vial. El presente informe muestra 11 casos de ejemplo que deberían ser investigados por las fiscalías correspondientes.*

**Instituto de Seguridad Vial del Motociclista.**

Unión de Moteros Europeos

C/Pio Baroja 11. 22520 Fraga (Huesca)

Ref.: ISVM\_2014\_48

Fecha.: 28 de julio de 2014



Director del informe denuncia  
Juan Carlos Toribio Ramos

**Asunto: Informe denuncia sobre once posibles delitos contra la Seguridad Vial en Granada.**

Al objeto de seguir trabajando en beneficio de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas, el Instituto de Seguridad Vial del Motociclista ha abierto desde hace unos meses una línea de investigación que tiene por objeto determinar y localizar acciones delictivas en la localidad de Granada, con especial y grave incidencia en la Seguridad Vial.

El presente informe denuncia corresponde a una parte del resultado de exploración y análisis que confirma la mala praxis en la tutela del derecho a la seguridad de los ciudadanos en la localidad de Granada.

El presente informe se basa en los expedientes abiertos al ayuntamiento de Granada por el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera con las referencias:

1. ISVM\_RAC\_2014\_389
2. ISVM\_RAC\_2014\_390
3. ISVM\_RAC\_2014\_391
4. ISVM\_RAC\_2014\_392
5. ISVM\_RAC\_2014\_393
6. ISVM\_RAC\_2014\_394
7. ISVM\_RAC\_2014\_395
8. ISVM\_RAC\_2014\_396
9. ISVM\_RAC\_2014\_397
10. ISVM\_RAC\_2014\_398
11. ISVM\_RAC\_2014\_399

Objetivo principal del informe:

Localizar al autor o autores de los hechos e iniciar los procesos de reeducación que se estimen oportunos en base a las normas legales y penales en España.

Otras expectativas del informe:

- Reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.
- Promocionar y difundir el conocimiento sobre algunos riesgos característicos en la localidad de Granada.
- Promocionar y difundir el conocimiento sobre la responsabilidad funcional y jurídica de las administraciones públicas en la conservación y estado de la vía.

#### **Conducta denunciada y su descripción.**

Colocación en la vía pública, especialmente adaptada para la circulación de vehículos, obstáculos imprevisibles originando un grave riesgo a la circulación cortando once calles, por tanto, actuando de esta forma en once ocasiones debidamente probadas.

Identificación y características del obstáculo instalado:

La siguiente imagen muestra una de las barreras instaladas cortando la vía pública especialmente diseñada para la circulación de vehículos.

Imagen 0.1.



Barrera de seguridad metálica simple soportada por postes metálicos C-120 e hincados éstos en la superficie de rodadura y resto de las capas constituyentes del firme, encontrándose en disposición transversal al sentido de la marcha y presentando alta rigidez al impacto, con un bajo poder de deformación.

Otras características del obstáculo son:

1. Ocupa la totalidad del ancho de la calzada sin posibilidad de maniobra de esquiwa alguna.
2. No se encuentra señalizado de ninguna forma.

A la vista de las investigaciones prácticas y el seguimiento de las mismas, este equipo de investigación tiene claro que:

1. Los hechos pueden ocasionar grave daño a las personas y/o los bienes, constituyendo un obstáculo imprevisible limitante del uso de la calzada.
2. Nos encontramos ante una acción de tipo positivo y otra acción de tipo omisivo reiterada en once ocasiones. Reforzando el concepto de omisión impura, pues la falta de actuación se asocia o relaciona con una actividad previa de quién ha omitido un comportamiento.
3. Los hechos ocasionan un grave daño a la credibilidad de las políticas locales relacionadas con la seguridad vial.
4. Se desconoce quién o quiénes son los autores de los hechos. Pudieran ser funcionarios del Ayuntamiento de Granada.
5. Debido al tiempo transcurrido de la situación denunciada se da por supuesto que los mismos han sido aprobados por la máxima autoridad en materia de seguridad vial y movilidad del Ayuntamiento de Granada.

### Consideraciones técnico legales.

A efectos de elaboración del presente informe denuncia se han tenido en consideración aspectos normativos y disposiciones legales capaces de identificar y encuadrar la conducta en el marco normativo, legal y penal.

A tal efecto, el artículo 385 del Código Penal, redactado por el apartado noveno del artículo único de la L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial («B.O.E.» 1 diciembre) establece que:

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Ambos tipos penales, comprendidos (entendidos) en su textualidad son de aplicación para este caso.

Por otro lado, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990 expone en su artículo 139 que:

Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57.1 del texto articulado).

Un concepto, el de responsabilidad, que obliga y una obligación que advierte sobradamente de la excelencia del estado de conservación cuando explica cómo debe encontrarse la vía, esto es, en las “mejores condiciones posibles”.

En el caso que nos ocupa, once calles titularidad del Ayuntamiento de Granada han sido cortadas mediante barreras transversales constituyendo un grave obstáculo a la circulación y estos cortes se han realizado sin ningún tipo de señalización previa que advierta de los mismos.

#### **La agravante de “TRAMPA”:**

El concepto de “Imprevisible” viene potenciado, para estos once casos concretos, por el concepto “engaño” al conductor. Esto es, además el conductor es engañado mediante marcas viales “flechas de dirección” o continuidad visual de la calle.

Imagen 0.2



El conductor en su campo visual próximo observa la marca vial “Flecha de selección de carril”, contemplada en el artículo 169.d del R.G.C. que afectos de conocimiento del conductor y por tanto de evaluación cognitiva del riesgo, le indica (texto legal):

Una flecha situada en un carril delimitada por líneas longitudinales indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en que aquél se halle o, si la señalización lo permite, cambiarse a otro carril.

Esta situación de obligatoriedad al conductor fijada por la ley, le ofrece dos posibilidades en su orientación, solo dos en el caso de la imagen 0.2 utilizada como ejemplo:

1. Continuar recto: Impactando contra la barrera.
2. Cambio de dirección a la derecha.

Imagen 0.3



A modo de ejemplo, la “imagen 0.3” muestra como el conductor en su campo visual lejano comprueba una direccionalidad fijada por los siguientes datos de referencia:

1. Marca blanca transversal de “Paso para peatones”.
2. Marca blanca longitudinal discontinua.
3. Continuidad de la uniformidad asfaltada del firme de rodadura.

A este respecto, la barrera metálica causante del corte de calzada se encuentra camuflada dentro de las distancias de reacción (distancias óptimas para la localización de obstáculos y detención del vehículo a una velocidad de 40 km/h y con un tiempo de respuesta de 2 segundos), siendo posible su localización fuera de la distancia de reacción (tarde para evitar la colisión).

Debemos advertir que el párrafo anterior identifica una situación con buen campo visual, sin obstáculos y en horario diurno.

Imagen 0.4



#### **Elevación del riesgo de choque en horario nocturno:**

Aunque parece obvia la consideración, debe advertirse el incremento de riesgo de choque en horario nocturno.

#### **Identificación de la zona afectada.**

En atención a la cartelería publicitaria de la zona urbana se adjuntan las imágenes 0.5 y 0.6

Imagen 0.5



Imagen 0.6



## Análisis complementario y coincidente a los once casos detectados

La “probabilidad” constituye una rama de las matemáticas que se ocupa de medir o determinar cuantitativamente la posibilidad de que un suceso o experimento produzca un determinado resultado, para nosotros “siniestro de tránsito”.

La “probabilidad” entendida como la posibilidad de que un evento ocurra (accidente de tránsito) se encuentra condicionada a una serie de componentes de riesgo que, para el caso que nos ocupa, algunos permanecen invariables como son las dimensiones de las infraestructuras. Pero otros como el número de actores en el escenario del tráfico y los componentes asociados a cada uno de ellos, la ingesta de sustancias modificadoras de la actitud o aptitud o el vertido de sustancias deslizantes, la creación de obstáculos imprevisibles, pueden ser capaces de sufrir alteraciones difícilmente localizables por los conductores.

En el caso que nos ocupa, la creación de obstáculos en la calzada que además no se encuentran señalizados (ni debida ni indebidamente) incrementa la posibilidad de sufrir un siniestro de tránsito.

Por otro lado, este tipo de cortes que contempla el presente informe, se centra en cortes totales y no parciales, dejando como única alternativa o maniobra evasiva para evitar la colisión la detención del vehículo. Un riesgo, incrementado aún más por la direccionalidad establecida por las marcas viales y más si la circulación se produce en horario nocturno o de baja visibilidad (lluvia, etc).

Cuando conducimos compartimos el espacio con otros usuarios, sus errores y aciertos, nuestros errores y aciertos, un espacio complejo para una actividad compleja y una combinación que tan solo permaneciendo atentos y circulando a velocidad de control, podremos compensar para garantizar nuestra supervivencia, salvo en situaciones como las expuestas en el presente informe o similares.

No obstante, existen situaciones imprevisibles, capaces de vulnerar las barreras de seguridad fijadas por las líneas de prevención del conductor por su agresividad y falta de consideración al conocimiento sobre los factores perceptivos, cognitivos y de respuesta del ser humano educado y formado en la conducción. Cortar la circulación en una vía pública y en las condiciones expuestas en este informe altera gravemente la seguridad vial y se adapta literalmente al tipo penal expuesto en el artículo 385.1 del vigente Código Penal.

A modo de ejemplo (dentro de muchos ejemplos ya juzgados) podemos mencionar casos como el homicidio imprudente de un motorista tras el impacto con una señal de tráfico que el acusado (en el acto) había dejado negligentemente tumbada sobre la calzada (SJP núm. 3 Pamplona/Iruña, 15-2-2013, Proc. 150/2012). En este caso se demostró la relación de causalidad entre tal acción y el accidente mortal del motociclista, que salió proyectado de la motocicleta tras el impacto con tal obstáculo imprevisible, incluso con irrelevancia de la imprudencia de la víctima a efectos de la responsabilidad criminal.

Como decíamos para el caso identificado a modo de ejemplo en el párrafo anterior, el acusado dobló una señal de tráfico dejándola inclinada unos 35° sobre la calzada, hecho que podría constituir un delito del art. 385.1.º CP por el que, sin embargo, no se ha abierto Juicio Oral. En autos, el acusado generó un grave riesgo para la circulación, sin realizar acto alguno para restituir la seguridad de una vía transitada. La creación de un peligro y riesgo grave para la seguridad vial, se materializó con el fallecimiento la víctima, un motociclista que salió proyectado de su vehículo tras el impacto con tal obstáculo imprevisible. Se consideró imprudencia grave, sin que hubiera acreditado la defensa cuando así le correspondía, la quiebra de la relación de causalidad. La juzgadora entiende que, como mantiene la doctrina, no existe la compensación de culpas en penal, sin que se acredite una negligencia o autopuesta en peligro tan grave en la víctima para excluir la grave imprudencia del acusado, ni la minoración de la gravedad, ni que circulara sin luces, no lo afirma el atestado, ni que la no totalmente correcta utilización del casco, sólo se sabe que no estaba cerrado al no estar rota la correa, según el atestado y el agente que depuso sobre dicho extremo en la causa, permitan minorar la imprudencia grave del acusado por el riesgo causado en la circulación. Y ello, sin perjuicio de que pueda tener transcendencia a la hora de fijar la cuantía por la responsabilidad civil.

El JP condenaba al acusado por un delito de homicidio imprudente del art. 142.1.º CP y por una falta de daños de art. 625 CP, concurriendo la atenuante analógica de embriaguez del art. 21.7 en relación con los arts. 21.2 y 20.2 CP, como se desprende de las declaraciones de los testigos. Lejos para este hecho con el daño causado y demostrado la aplicación del 385.1.

El bien jurídico protegido en los delitos contra la Seguridad vial a través de la creación de peligros, son la “vida” y la “integridad física” que legitima la tipificación para el adelantamiento de barreras de protección.

Por otro lado, la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre “Criterios para la unidad de la actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial” reconoce en el apartado IV.4 “Normativa sobre señalización” la obligatoriedad de los titulares de la vías de mantenerlas en las mejores condiciones posibles de seguridad. Una obligatoriedad que viene establecida en el artículo 139 del Reglamento General de Circulación (R.D. 1428/03) con equivalencia en el artículo 57 de la Ley (R.D.L. 339/90).

Por otro lado, la misma Circular de la Fiscalía da sobrada importancia al tema de la señalización, para este caso inexistente, cuando en el apartado XIII sobre los comentarios a la nueva redacción del tipo penal del 385.1 establece:

El daño material, en efecto, es irrelevante si no altera la funcionalidad de la señal. Si la altera como sucede en casos de pintadas, cabe la subsunción en "mutación" o "anulación". No estaban previstas además conductas como esta última y la sustracción que tienen el mismo significado y revisten idéntica peligrosidad. La anulación ha de entenderse como toda conducta que haga perder a la señal la finalidad orientadora, de información, advertencia o prescripción para la que se ha establecido (arts 144-172 RGCir). Pueden tratarse de comportamientos como taparla

o realizar alteraciones en ella o su entorno que supriman la visibilidad, induzcan a confusión etc. (arts. 58.2 y 3 LSV).

En este caso, como advertimos no existe alteración de señalización alguna, pues tras la creación del obstáculo de riesgo, éste no se ha señalado.

Para terminar, de especial interés son las consideraciones a la seguridad vial establecidas por la Instrucción de Carreteras Norma 8.1 IC en la versión del año 1999 o del presente año que entiende que la señalización persigue cuatro objetivos fundamentales, aumentar la seguridad, eficacia y comodidad y facilitar la orientación y para ello requiere el respeto a cuatro principios necesarios claridad, sencillez, uniformidad y continuidad.

Pero en este caso existe una total ausencia de la señalización, por lo que a la vista de querer encontrar la base funcional de la norma deberemos trasladarnos al apartado 4.4.1.1. sobre señales de contenido fijo, que advierte que el peligro debe señalizarse entre los 150 y 250 metros antes del mismo en función de la visibilidad, velocidad, naturaleza del peligro y maniobra necesaria para evitar el siniestro.

En el caso que nos ocupa no existe señalización alguna.

## Recomendaciones

En ocasiones, detrás de la imprudencia se encuentra la impunidad y unos valores incorrectos y antisociales de ética y moral, en otras, el desconocimiento pero en nuestro estado de Derecho el desconocimiento no se constituye como excusa suficiente para el incumplimiento de la ley y menos, si este desconocimiento es defendido por la función pública concreta.

Al objeto de reconducir la situación e incrementar la seguridad vial, dando cumplimiento al entorno legal y técnico, garantizando en la medida de lo posible el derecho a la seguridad de los ciudadanos se hace necesario:

1. Declaración de Alerta de Riesgo para los usuarios de la vías públicas en la zona afectada.
2. Apertura de la correspondiente investigación por parte de la fiscalía de seguridad vial para determinar el autor o autores de los hechos.
3. Aplicación del tipo penal que corresponda para reducir la impunidad del autor o autores.
4. Retirada de los obstáculos o su señalización inmediata.
5. Un incremento de control sobre el riesgo tolerable y asumible por los ciudadanos objeto de los actos u omisiones de la función pública correspondiente del Ayuntamiento de Granada.

**Caso 1. Expediente 389 de ISVM\_RAC**

**Localización: N 37°12.138' y W 003° 35.803'**

Imagen 1.1. Vista general. Calle de la derecha cortada.



Imagen 1.2. Geolocalización.



Imagen 1.3. Visión panorámica próxima.



Imagen 1.4. Detalle del corte.



## Caso 2. Expediente 390 de ISVM RAC

Localización: N 37º 12.129' y W 003º 35.735'

Imagen 2.1. Panorámica.



Imagen 2.2. Geolocalización.



Imagen 2.3. Reverso al corte.



Imagen 2.4. Otra panorámica del corte.



### Caso 3. Expediente 391 de ISVM RAC

Localización: N 37º 12.112' y W 003º 35.653'.

Imagen 3.1. Panorámica del punto de corte. A la izquierda.



Imagen 3.2. Geolocalización.



Imagen 3.3. Panorámica próxima.



Imagen 3.4. Localización cartel identificador de zona.



**Caso 4. Expediente 392 de ISVM RAC**

**Localización: N 37º 12.104' y W 003º35.586'.**

Imagen 4.1. Panorámica.



Imagen 4.2. Geolocalización de la incidencia.



Imagen 4.3.



Imagen 4.4.



**Caso 5. Expediente 393 de ISVM RAC**

**Localización: N 37º 12.098' y W 003º 35.437'.**

Imagen 5.1. Panorámica de corte de calzada en una vía pública con puerta incluida.



Imagen 5.2. Geolocalización.



Imagen 5.3. Corte visto desde otro ángulo.



Imagen 5.4. Acceso al corte de la calle.



**Caso 6. Expediente 394 de ISVM RAC**

**Localización: N 37°12.105' y W 003°35.522'.**

Imagen 6.1. Panorámica de aproximación.



Imagen 6.2. Geolocalización.



Imagen 6.3. Zona de corte.



Imagen 6.4. Vía de acceso al corte.



**Caso 7. Expediente 395 de ISVM RAC**

**Localización: N 73°12.109' y W 003°35.548'.**

Imagen 7.1. Panorámica de aproximación.



Imagen 7.2. Geolocalización.



Imagen 7.3. Zona de corte.



Imagen 7.4. Detalle.



**Caso 8. Expediente 396 de ISVM RAC**

**Localización: N 37° 12.115' y W 003°35.586'.**

Imagen 8.1. Aproximación al corte.



Imagen 8.2. Geolocalización.



Imagen 8.3. Zona de corte.



Imagen 8.4. Zona de corte.



### Caso 9. Expediente 397 de ISVM RAC

Localización: N 37º 12.074' y W 003º 35.886'.

Imagen 9.1. Aproximación a la zona de corte.



Imagen 9.2. Geolocalización.



Imagen 9.3. Visión del corte con dos marcas viales de orientación en el sentido del mismo.



Imagen 9.4. Corte de la calle principal visto desde calle confluyente a la principal.



Imagen 9.5. Reverso zona de corte.



Imagen 9.6. Imagen de proximidad a la zona de corte en el sentido de la marcha.



**Caso 10. Expediente 398 de ISVM RAC**

**Localización: N 37° 12.000' y W 003° 35.773'.**

Imagen 10.1. Aproximación a la zona de corte.



Imagen 10.2. Geolocalización.



Imagen 10.3. Detalle del corte.



Imagen 10.4.



**Caso 11. Expediente 399 de ISVM RAC**

**Localización: N 37º 12.043' y W 003º 35.823'.**

Imagen 11.1. Aproximación al corte de calzada.



Imagen 11.2. Geolocalización.



Imagen 11.3. Detalle del corte.



Imagen 11.4. Panorámica próxima al corte.



---

Nota final: El presente informe consta de 33 páginas, más portada y 52 imágenes. El resto de las pruebas periciales y documentales se encuentran en posesión del Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera.



Ref.: ISVM\_2014\_48 /Fecha.: 28 de julio de 2014

[ismv@ismv.es](mailto:ismv@ismv.es)

*“Plan corrector de riesgos para motociclistas”*

Programa de acción 2014/2015

---

Instituto de Seguridad Vial del Motociclista

