

**SUPUESTOS CONCRETOS DE APLICACION DEL ART. 385-1 DEL CODIGO  
PENAL**

**José Antonio Artieda Gracia**  
Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Alicante

## RESUMEN

*El presente trabajo está hecho fundamentalmente con una finalidad práctica abordando por un lado los diversos supuestos que sobre el delito del artículo 385 del código penal han sido abordados fundamentalmente por la jurisprudencia menor de Audiencias Provinciales y Juzgados de lo Penal así como en escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal.*

*1.- Por un lado, en él se recogen multitud de sentencias en las que se abordan supuestos concretos en los que ha sido objeto de análisis y en su caso condena por el artículo 385 citado.*

*2.- Por otro lado, se abordan algunos supuestos que han sido sometidos recientemente a la fiscalía de seguridad vial con el fin de determinar si los mismos podrían constituir el precitado delito. Entre ellos a nadie se le escapa que supuestos como las marcas viales resbaladizas o la colocación de prefabricados en las vías para dificultar el acceso a la circulación de terceros e incluso los resaltos o reductores de velocidad e incluso la irrupción en la calzada de sujetos con monopatines constituyen supuestos de hecho con los que convivimos diariamente y con los que la seguridad vial puede verse afectada.*

## SUMARIO

**1.-DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DEL ARTÍCULO 385.1 DEL CÓDIGO PENAL.** 1.1 CONSIDERACIONES JURÍDICAS. 1.2 SUPUESTOS CONCRETOS Y CASUÍSTICA JURISPRUDENCIAL EN TORNO AL ARTÍCULO 385.1. I.3. OTROS SUPUESTOS PLANTEADOS RECIENTEMENTE EN LA FISCALIA : I.3.1 SUPUESTO DEL MONOPATIN I.3.2 COLOCACIÓN DE PREFABRICADOS DE HORMIGÓN EN LA CALZADA Y AUSENCIA DE SEÑALIZACIÓN. I.3.3 PUNTEROS LÁSER I.3.4 PROBLEMÁTICA DE LAS MARCAS VIALES RESBALADIZAS I.3.5 LOS RESALTOS Y LA SEGURIDAD VIAL.

## **1.- DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DEL ART. 385.1 DEL CP**

### **1.1 CONSIDERACIONES JURIDICAS.**

El artículo 385 del código penal (CP) como es sabido en su redacción dada por la ley orgánica 15/2007 castiga en su apartado 1º, a "quien originare un grave riesgo para la circulación colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio".

La primera conclusión que se extrae, es que la comisión del delito no exige a diferencia de otros tipos relacionados con la seguridad vial la concurrencia de un peligro concreto, sino que basta según la dicción literal del mismo con la producción de un "grave riesgo" En su vertiente subjetiva basta que la conducta del autor cree un grave riesgo para la circulación por cualquier medio. Para medir esa gravedad del riesgo se exige la idoneidad de la conducta del autor para generar un riesgo relevante para la vida o la integridad física de las personas o para los bienes pues la protección del tipo se refiere a la circulación en abstracto según manifiesta reiteradamente la doctrina y jurisprudencia.

Para apreciar la existencia del riesgo se necesita :- una conducta llevada a cabo por el autor,- clase y condiciones de la vía en que se desarrolló la acción y- además que se pongan de manifiesto en ella su gravedad. Además de ello el tipo penal requiere como elemento subjetivo el conocimiento por el sujeto activo no sólo de la ilicitud de su conducta sino en particular de que con ella se origina un riesgo para la circulación exigiéndose un componente doloso cuando menos con dolo eventual. Además es necesario que la el peligro de la circulación sea grave, es decir que esa situación de riesgo debe ser de trascendencia importante y general, algo más que una situación de instantáneo peligro en una vía circulatoria al requerir un plus, siendo una acción dolosa que debe tender a ese fin atentatorio a la seguridad colectiva en la circulación de vehículos de motor bien por ser querida directamente o bien por dolo eventual al ser previsible ese riesgo abstracto y genérico a la circulación. ( Sentencia Audiencia Provincial de Guipúzcoa de 18-2- 2013.)

De igual modo el tipo penal no exige ser conductor de un vehículo motor o ciclomotor.

Así mismo las conductas descritas en los apartados 1 y 2 del artículo 385 son alternativas y excluyentes; la primera es activa, consistente en alterar la seguridad en la vía y la segunda omisiva consistente en no restablecer la seguridad de la vía quien tenga obligación de hacerlo y en cualquier caso han de ser dolosas incluyendo el dolo eventual y de peligro abstracto para los demás usuarios de la vía.

Las conductas recogidas en el apartado primero del artículo 385 son variopintas como veremos en el resumen jurisprudencial expuesto a continuación, bien sea por la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización y finalmente por cualquier otro medio siendo por tanto un tipo abierto.

El tipo consiste en la realización de otras conductas que afecten a la seguridad vial distintas a la conducción por lo que no es un delito de propia mano pudiendo ser sujeto activo cualquiera incluidos los responsables públicos de la seguridad vial y no solamente el conductor de un vehículo. Las conductas enumeradas por el tipo lo son a título meramente ejemplificativo como muestra el último inciso "*por cualquier otro medio*" que permite incluir comportamientos peligrosos que no encajan en los otros tipos delictivos contra la seguridad vial como los llevados a cabo con vehículos que no son de motor o que lo son pero no actúan propulsados por éste sino por la gravedad, los comportamientos de pasajeros no conductores de vehículo, y eventualmente nada impide aplicar esta figura delictiva también a los casos de negligencia grave por parte de la autoridad en la ejecución o señalización de obras en las vías públicas.

No podemos olvidar tampoco la vertiente administrativa de conductas paralelas que la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV) configura como infracciones graves entre otras:- Parar o estacionar en curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo especialmente para los peatones (artículo 65-4 d), - Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes o que obstaculicen la libre circulación (artículo 65-4 n), -Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido (artículo 65-4 x);-Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión regulación del tráfico así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras (65-4 Z bis). De igual modo tipifica como infracciones muy graves (cuando no sean constitutivas de delito):-Circular con un vehículo cuya carga ha caído la vía por su mal acondicionamiento creando grave peligro para el resto de los usuarios (artículo 65-5n); -Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente así como la retirada ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional (artículo 65-6a); -No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente poniendo en grave riesgo la seguridad vial (65-6 b);

Por su parte la Ley Orgánica 4/2015 de 30 de Marzo de Protección de la Seguridad Ciudadana con vigencia a partir del 1 de julio de 2015, configura como infracciones muy graves en el artículo 35.4 la proyección de haces de luz mediante cualquier tipo de dispositivo sobre los pilotos o conductores de medios de transporte que puedan deslumbrarles o distraer su atención y provocar accidentes con una multa de 30.001 a 600.000 €. De igual modo configura como infracciones graves con una multa de 601 a 30.000 € obstaculizar la vía pública con mobiliario urbano, vehículos, contenedores neumáticos u otros objetos cuando en ambos casos se ocasiona una alteración grave de la seguridad ciudadana (artículo 36.3).

Por último la reforma del CP operada por la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de Marzo con vigencia igualmente a partir del 1 de julio de 2015 no contiene modificación alguna en el tipo penal analizado.

## 1.2 SUPUESTOS CONCRETOS Y CASUÍSTICA JURISPRUDENCIAL EN TORNO AL DELITO DEL ARTÍCULO 385.1 DEL CP.

Algunos supuestos recogidos por nuestros tribunales o que han sido objeto de acusación son:

I- Sentencia de 22 de Junio de 2012 dictada por Juzgado Penal número 7 de Sevilla, ya recogida en el foro de seguridad vial, por la que se condena como autor de un delito del artículo 385 -1 del código penal al peatón que transitaba por el arcén izquierdo de la AP-4 partido judicial de dos hermanas obligando a los vehículos a realizar giros bruscos para evitar su atropello a la vez que con una chaqueta a modo de capote toreaba a los vehículos que transitaban por ella creando un grave riesgo para la seguridad del tráfico.

II.- Sentencia número 22/13 de 14 de Enero de 2013 dictada por Juzgado Penal número 3 de Donostia-San Sebastián, por la que se condena al acusado como autor de un delito del artículo 385-1 del código penal (sentencia dictada de conformidad) quien sobre las 19 horas del día 31 de Enero de 2012 en unos soportales de la localidad de Hernani con un puntero láser se dedicaban a apuntar con el haz de luz a los conductores de los vehículos que circulaban por un tramo de vía de la localidad siendo un trayecto de carretera de doble sentido de circulación, sobre un puente, de noche y estando lloviendo y causando de esta manera un grave riesgo para la circulación. Además el acusado apuntó con el puntero láser hasta en tres ocasiones al rostro del conductor de una ambulancia que se vio obligado a desviar la mirada de la carretera en sendas ocasiones con el peligro que ello conllevaba ante las circunstancias de la climatología y las características de la carretera sufriendo irritación en uno de sus ojos la cual requirió tan sólo una primera asistencia facultativa.

III.- Sentencia número 558/14 de 11 de Septiembre de 2014 recaída en diligencias urgentes 167/14 dictada de conformidad por el Juzgado de Instrucción número 4 de Elche (Alicante) por la que se condena como autor de un delito del artículo 385-1 del código penal al acusado que sobre las 20 horas del día 7 de septiembre de 2014 y circulando de usuario en el asiento trasero de un vehículo y sin que conste que el conductor tuviera conocimiento de los hechos cuando circulaba por la autovía A 31 faltando a las más elementales normas de prudencia y seguridad vial y conociendo la presencia de vehículos en la vía con un tránsito constante de los mismos, arrojó cuando circulaba detrás del mismo otro vehículo conducido por una señora en el que además iban sus hijos menores de ocupantes, una botella de whisky de cristal que se hizo añicos impactando contra el vehículo de la reseñada que tuvo que efectuar maniobra evasiva de emergencia con peligro de salida de la vía, arrojando a continuación más efectos. La víctima ante la gravedad de los hechos siguió al vehículo llamando a la guardia civil que logró detener al acusado.

IV.- Con fecha 29 de abril de 2015 por el Ministerio Fiscal se fórmula escrito de acusación imputando un delito del artículo 385-1 ( Proc. Abrev. 53/14 Juzgado Instr. 1 Orihuela) del CP al acusado que sobre las 5,30 horas del día 4 de Septiembre de 2011 caminaba junto con dos jóvenes por una carretera con dirección a Orihuela (Alicante) colocando un tablón de grandes dimensiones en medio de la calzada a la altura del número 59 así como dos vallas metálicas cruzadas en la carretera a la altura del número

84 y dos piedras de grandes dimensiones a la altura del número 96 en una curva con visibilidad reducida que originaron un serio peligro para la circulación obligando algunos vehículos a realizar maniobras evasivas para evitar la colisión teniendo que invadir el carril contrario de circulación.

V.- La Sentencia de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa dictada por la Sección 1ª con el número 2/2012 de fecha 2 de enero de 2012 confirma sustancialmente la dictada por Juzgado Penal número 5 de San Sebastián por la que se condena a los acusados como autores de un delito contra la seguridad vial del artículo 385.1 del CP que el día 15 de enero de 2010 sobre la 1,59 horas arrojaron una papelera y varias piedras sobre los carriles de circulación de una avenida de San Sebastián creando obstáculos para el tráfico rodado y grave riesgo para la circulación teniendo los vehículos que esquivar los obstáculos para evitar chocar contra los mismos.

VI.- Sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, Secc. Segunda, de fecha 11 de Noviembre de 2008 con el número 282/2008 por la que confirma la dictada por el Juzgado de lo Penal que condenaba al acusado que sobre las 12 horas del día 14 de junio de 2008 apostado en el arcén de una carretera de la zona lanzó varias piedras que impactaron en el faro derecho, en equipamientos y en el lateral derecho de un camión teniendo conductor que realizar maniobras evasivas para evitar los impactos creando de esta manera un riesgo para la circulación.

VII.- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid Sección 30 de fecha 13 de abril de 2012 con el número 274/12 que rechaza un recurso interpuesto por la acusación particular que pretendía incardinar los hechos por la vía del 385.1 del código penal. Al acusado se le imputaba al no haber señalado adecuadamente su vehículo. Detenido por avería en un carriles de aceleración motivando la colisión con el mismo y resultar lesionado. La Audiencia Provincial señala que el hecho de que la parada fuera debida a una avería excluye el dolo exigible por el artículo 385.1 del código penal. No se dice además el tiempo que llevaba parado y si había tenido tiempo de colocar los triángulos de señalización de peligro. Concluye la Audiencia que los hechos deben enjuiciarse como juicio de faltas de lesiones por imprudencia.

VIII.- Sentencia de la Audiencia Provincial de Huelva 23 de diciembre de 2014 número 310/14 Sección Tercera por la que se desestima el recurso de apelación interpuesto contra sentencia dictada por juzgado penal número 2 de Huelva y en la que se fija como hechos probados resumidamente que el día 3 de julio de 2011 sobre las 6.40 horas la policía fue alertada de daños en la señalización de la carretera del puerto del Terrón con la Antilla así como la presencia en la vía de restos de las señales obstaculizando el tráfico rodado de vehículos por la calzada, observando la guardia civil como los acusados golpeaban los hitos de arista reflectante que se encontraban a su paso que tiene la función de balizamiento lateral que delimita la calzada y los órdenes de la carretera comprobando la presencia en la calzada a lo largo de 1 km de hitos destrozados, abandonados en la calzada lo que impedía el paso de los vehículos generando riesgo para la circulación..

IX.- Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Segunda, de fecha 28 de octubre de 2014 con el número 90.396/14, por la que se confirma sustancialmente la dictada por juzgado penal número 5 de Bilbao por la que se condena

al acusado como autor de un delito del artículo 385.1 del código penal, sobre la base de que el acusado el día 6 de octubre de 2013 sobre las 8 horas en una calle de la localidad de Durango se colocó en el centro de la calzada y colocó una Valla al paso de los vehículos que por allí circulaban causando un grave peligro a los usuarios de la vía que tuvieron que detener sus vehículos.

X.- Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Córdoba, Sección Tercera, de fecha 29 de abril de 2011 con el número 122/11 por la que confirma la dictada por el juzgado penal número 2 que condena al acusado como autor de un delito del artículo 385.1 del código penal sobre la base de que sobre las 2,45 horas del 6 de marzo de 2009 el acusado que se encontraba en la terraza del bar Victoria de la avenida de Cádiz cuando tras una discusión con su propietaria comenzó a coger sillas de la terraza arrojándolas, (entre 8 y 10), a la carretera donde quedaron obstaculizando el tráfico aunque por fortuna no llegaron a impactar en ningún vehículo ni ninguno de los usuarios de la vía chocó contra las mismas. La Audiencia Provincial en la fundamentación jurídica rechaza el argumento de la inexistencia de dolo en la conducta del acusado al tratarse de una vía de tráfico apreciable con independencia de la hora en que sucedan los hechos.

XI.- Sentencia dictada por Audiencia Provincial de Palencia, Sección Primera, de fecha 16 de enero de 2012 con el número 1/2012 que confirma la dictada por el juzgado de menores de Palencia que condenó al acusado que el día 12 de diciembre de 2010 menor de edad, que arrojó una piedra contra el vehículo que impactó contra la puerta izquierda causando daños vehículo en el que viajaba una madre con sus dos hijos. La Audiencia considera que arrojar una piedra contra el vehículo en marcha consiste en una acción claramente atentatoria contra la seguridad vial colectiva y la circulación de vehículos bien porque así lo hubiera querido directamente o al menos por dolo eventual por cuanto era previsible un riesgo abstracto y genérico a la circulación que podía haber originado un grave accidente de tráfico dependiendo de la reacción que le ha tenido la conductora.

XII.- Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Badajoz, Sección Primera de 21 de Junio de 2012 con el número 101/12 que confirma la dictada por el juzgado de menores que condena al acusado menor de edad que en compañía de otro fueron sorprendidos el día 3 de septiembre de 2011 cuando lanzaban a la carretera nacional V a la altura de un puente situado frente a un instituto de Badajoz, hitos de delimitación de carriles con adhesivos reflectantes llegando los vehículos que circulaban a realizar maniobras peligrosas para evitar el impacto con el consiguiente riesgo para la circulación y llegando a alcanzar a un vehículo conducido por un policía nacional que circulaba por la vía en esos momentos.

XIII.- Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Orense, Sección Segunda, de fecha 29 de septiembre de 2014 con el número 350/14 por la que se confirma sustancialmente la dictada por el juzgado penal que condena por delito del artículo 385.1 del código penal a los acusados que la madrugada del día 26 de julio de 2010 y después acabar la fiesta en la localidad procedieron a arrojar varios bloques de cemento, tableros de madera con puntas de acero y contenedores a la carretera nacional 525 ocasionando de esta forma el consiguiente riesgo para la seguridad de los usuarios de la vía.

XIV.-Sentencia curiosa es la dictada por la Audiencia Provincial de Guipúzcoa, Sección primera, de fecha 18 de Febrero de 2013 con el número 53/13 que desestima el recurso de apelación interpuesto por el Ministerio Fiscal contra la dictada por Juzgado de lo Penal número 5 que absolvió al acusado de un delito contra la seguridad vial por entender que el comportamiento desplegado por el acusado no estuvo presidido por el propósito de alterar la seguridad en el tráfico o de originar un grave riesgo para la circulación, no siendo susceptible de subsunción en el tipo penal objeto de acusación. Básicamente los hechos se circunscriben a que sobre las 5 horas del día 16 de junio de 2010 el acusado circulaba montado en una bicicleta primeramente por la autopista AP-1, a la altura del punto kilométrico 134 en sentido Eibar y posteriormente por la carretera nacional 632 haciéndolo por esta última vía de comunicación entre la línea del carril al arcén en una zona oscura y sin iluminación, sin luces, cascos ni reflectantes y escuchando mediante auriculares un aparato de sonido. Circulaba igualmente bajo los efectos del alcohol hasta el punto de llegar casi a caerse cuando se bajo de la bicicleta tambaleándose. No se considera acreditado que circulara con conciencia y voluntad de crear un grave riesgo para la seguridad vial. El argumento del Ministerio Fiscal en el recurso de apelación es que el tipo del artículo 385 no requiere un especial ánimo del autor consistente en la voluntad de alterar la seguridad del tráfico sino que es suficiente saber que se está causando el riesgo prevenido. El acusado estaba originando un grave riesgo tanto para el mismo como para los otros usuarios de la vía por circulaba en estado de embriaguez, zigzagueante, de noche, sin luces, con los auriculares y sin chaleco reflectante; y al tratarse de un delito de peligro y no de resultado. La sentencia recurrida después de abordar la descripción típica del artículo 385 reseña que la comisión del delito no exige a diferencia de otros tipos relacionados con la seguridad vial la concurrencia de un peligro concreto sino que basta la producción de un grave riesgo, no haciendo necesaria la intervención en la acción típica de sujeto pasivo alguno y bastando para que concurra el elemento objetivo del tipo con que la conducta del autor cree un grave riesgo para la circulación por cualquier medio. Añade a continuación que para verificar la concurrencia del citado requisito objetivo del tipo-grave riesgo-impone determinar la idoneidad de la conducta desplegada por el autor para generar un riesgo relevante para la vida o la integridad física de las personas o para los bienes pues la protección del tipo refiere a la circulación en abstracto. Igual modo requiere el tipo un elemento subjetivo determinado por el conocimiento de la ilicitud de su conducta y en particular de que con ella origina un riesgo para la circulación requiriendo al menos la concurrencia de dolo eventual. La audiencia reseña que el único lugar en el tipo en el que la conducta del acusado pudiera tener engarce es en la expresión "por cualquier otro medio". Y es preciso determinar si el acusado originó dolosamente un grave riesgo para la circulación. La audiencia concluye que la conducta del acusado no fue dolosa sino imprudente, que sin lugar a dudas puede ser tildada de grave pero no puede concluirse que actuará dolosamente con intención de causar un peligro grave la seguridad vial, primero dice la audiencia porque el acusado refirió que se dirigía a Donosti lo que indica que utilizaba la vía como medio para trasladarse bicicleta y con la intención de dirigirse a un lugar concreto y finalmente porque el acusado corría serio riesgo de ser atropellado por algún vehículo en las condiciones en que viajaba siendo que por tanto el mayor riesgo que se creaba era para sí mismo. Y para caso de que se produjera un resultado lesivo a los usuarios de la vía se estima que los mismos serían imputables a título de imprudencia. Concluye diciendo que por consiguiente es obvio que en todo caso la acción ejecutada por el acusado (circular con una bicicleta por la carretera de noche, sin luces y bajo los efectos del alcohol) no guarda analogía ni similitud con los

comportamientos expresamente proscritos y vedados en el referido precepto, motivo por el que con base en el mismo no es posible incriminar la conducta del acusado.

XV.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Girona, Sección Tercera, de fecha 6 de mayo de 2010 con el número 260/10 que revoca parcialmente la dictada por el juzgado de menores que había condenado a unos menores por un delito del artículo 385.1 del CP entre otros delitos: el hecho básicamente consistía en que los menores arrojaban piedras desde un puente a la autopista hasta el extremo de que alguna de las piedras colisionó contra el cristal de un autobús. La sentencia más que valorar la tipificación de los hechos en el artículo 385.1 del CP se plantea la problemática de la autoría y de su prueba.

XVI.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Córdoba Sección Tercera, de fecha 29 de Marzo de 2012 con el número 123/12 por la que confirma la dictada por el juzgado de lo penal número cinco de Córdoba que condenó al acusado quien sobre las cuatro horas del día 5 de noviembre de 2010 en la autovía 431 lugar conocido como el túnel de los Omeyas, junto con un menor arrancó deliberadamente de su ubicación con la única motivación de causar desperfectos, 16 dispositivos reflectantes direccionales y dos extintores y los dejó tirados en la mitad de la calzada, en el carril de desaceleración, con importante peligro para los usuarios de la vía puesto que los hitos estaban destinados a la delimitación de los márgenes de la calzada y la orientación de la circulación.

XVII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Vizcaya de 7 de Junio de 2013 con el número 90.268/13 que confirma sustancialmente la dictada por juzgado penal número cinco de Bilbao que condena por el delito analizado al acusado que sobre las 21 horas del día 30 de mayo de 2012 en la localidad de Bilbao se colocó inopinada e injustificadamente tumbado boca abajo y con los brazos y piernas extendidos en el carril de circulación de una calle de Bilbao obligando a los vehículos a tomar carriles paralelos para evitar la inocencia no en tal conducta hasta que fue retirada por los agentes de la autoridad provocando un riesgo para la seguridad vial. Se le condena en su modalidad de colocación de obstáculos en la vía. La sentencia pone de manifiesto en el recurso de apelación que el obstáculo a que se refiere el tipo del artículo 385 lo constituye la propia acusada apelante al colocarse de bruces en medio de la calzada.

XVIII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Madrid, sección 17, de fecha 26 de Diciembre de 2014 con el número 1107/14 que confirma sustancialmente la dictada por juzgado penal número 8 de Madrid que condenó al acusado por hechos ocurridos el 29 de abril de 2011 en la calle Serrano por la que caminaba en sentido contrario al de circulación y arrojó al centro de la calzada las papeleras instaladas en la vía y los cubos de basura de las distintas comunidades con su contenido de manera que obstaculizaban el paso de varios vehículos que por la misma circulaban y tuvieron que realizar maniobras para esquivarlo. La Audiencia en el recurso pone de manifiesto que cualquier obstáculo con aptitud para alterar la seguridad en el tráfico atendiendo a las características del objeto y su aptitud para poder provocar un accidente de circulación cubre las exigencias del precepto del artículo 385.1 del CP por lo que los cubos de basura y las papeleras arrojadas a la vía constituyen elementos con los que sin duda no se cuenta que pudiesen estar en la calzada lo que hacía que los mismos fuesen obstáculos imprevisibles y potencialmente peligrosos para tráfico vial.

XIX.-Sentencia dictada Juzgado de lo Penal número dos de Pamplona de fecha 26 de Diciembre de 2008 con el número 369/2008 por la que se absuelve a los acusados de ocasionar un grave riesgo para la circulación mediante la colocación de objetos imprevisibles en la vía por no quedar probada su autoría. Interesa destacar aquí los hechos imputados que no eran otros que son las 5,40 horas del día 10 de julio de 2008 en la avenida Baja Navarra de Pamplona había colocado un cordel de algodón de gran resistencia que cruzaba los tres carriles de la calzada a una altura de 1,50 m y que se encontraba sujeto a tres árboles de la acera derecha y en el otro extremo a una farola existente en la mediana. En la sentencia del juzgado de lo penal absuelve al entender que no quedó probado que los acusados estuvieran colocándolo sino que intentaban retirarlo tras haberse percatado de su presencia y peligrosidad.

XX.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Segunda de fecha 29 de abril de 2013 con el número 90.183 que confirma la dictada por juzgado penal número 4 de Bilbao como autor de un delito del artículo 385.1 del código penal al acusado que el 27 de diciembre de 2011 sobre las 19,55 horas circulaba por una avenida en dirección a Zorroza de Bilbao y como copiloto de un vehículo lanzando petardos por la ventanilla hasta el punto de ocasionar la citada calzada explosiones, humo y olor a pólvora ocurriendo que uno de los petardos explotó cerca del casco de motorista que circulaba por la citada vía estando a punto de producirse su caída al tiempo que otros vehículos realizaban maniobras de esquivas al observar el lanzamiento de los citados petardos desde la parte derecha del citado vehículo. Al ser interceptado por la policía tenía en su poder una caja de petardos y un mechero.

XXI.-Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón Sección Primera, de fecha 14 de Octubre de 2011 dictada con el número 32/2011 por la que confirma parcialmente la dictada por el juzgado de menores que condena a una menor que sobre las 16,10 horas del día 22 de enero de 2006 desde un puerto ubicado en la calle de la marina de Burriana lanzaron bastantes naranjas al paso de vehículos por dicha vía impactando una de ellas en un vehículo quien asustada por el fuerte golpe dio un fuerte volantazo hacia de izquierdas llegando a invadir el carril contrario de circulación poniendo en peligro su vida e integridad física.

XXII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Las Palmas, Sección Sexta de fecha 24 de mayo de 2012 con el número 119/2012 que confirma sustancialmente la dictada por el juzgado de lo penal. Del contenido del recurso se desprende que el acusado iba de copiloto en un vehículo y que como consecuencia de una discusión cogió el volante y se produjo una colisión. A continuación el acusado se baja del vehículo e irrumpió en la calzada gritando y como consecuencia de ello otro vehículo para evitarlo tuvo una colisión. El acusado como peatón irrumpió antirreglamentariamente y de forma más que negligente en la vía provocando con ello los siniestros de distintos vehículos.

XXIII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Cádiz, Sección Cuarta, de fecha 19 de mayo de 2010 con el número 207/2010 que confirma la dictada por el juzgado penal número cinco de Cádiz. En síntesis el acusado el 7 de mayo de 2008 sobre las 17 horas se encontraban en el parque mirador de la Jara de la localidad de Sanlúcar arrojando piedras hacia la calzada siendo que una de las piedras impactó contra la aleta trasera de un vehículo y otra piedra entró por la ventanilla del copiloto y

golpeó en el brazo derecho de la ocupante que provocó que el conductor giraba bruscamente invadiendo el carril contrario. La audiencia considera que esta conducta es inequívocamente delictiva ajustándose al artículo 385.1 del CP.

XXIV.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Segunda de fecha 3 de Septiembre de 2013 con el número 652/13 que confirma la dictada por juzgado penal número 9 que condena al acusado que había ingerido previamente bebidas alcohólicas parando el vehículo sobre las 3,40 horas del día 22 de noviembre de 2008, inesperadamente en el carril central de la autovía A3 no avisando de la presencia del vehículo al resto de los usuarios de la vía mediante la colocación de señales preceptivas por lo que otro vehículo se vio obligado a efectuar un frenazo de giros bruscos para evitar la colisión.

XXV.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Palencia, Sección Primera de fecha 11 de febrero de 2010 con el número 4/2010 que confirma la dictada por el juzgado de menores de Palencia que condena a unos menores que el 7 de febrero de 2009 hallándose en la pasarela existente en la autovía A 62 del término de dueñas (Palencia) lanzaron una piedra desde el puente de la carretera que impactó en la luna delantera del vehículo fracturando el cristal del turismo.

XXVI.-Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Segunda, de 5 de Noviembre de 2009 con el número 812/2009 que confirma la dictada por juzgado penal número 4 de Bilbao que condena al acusado como autor de un delito del 385.1 del código penal quien sobre las 4 horas del día 27 de junio de 2009 derribó en la zona denominada el boquete de la carretera Bi- 3717 varias vallas de señalización de un tramo de obras sobre la calzada creando obstáculos para el tráfico rodado y grave riesgo para la circulación.

XXVII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Málaga Sección Segunda de fecha 26 de octubre de 2012 con el número 543/12 que condena al acusado por el delito reseñado quien sobre las 19,30 horas del día 1 de mayo de 2012 con intención de impedir la circulación de los vehículos que transitaban por la carretera comarcal A-7075 que conecta Villanueva de la Concepción y Casa Bermeja procedió a la altura de su domicilio a colocar en línea a lo largo de la calzada muy próximo a la salida de una curva piedras de grandes dimensiones provocando con grave riesgo de los usuarios de la vía el corte de la misma teniendo varios vehículos que parar su marcha ante la presencia de dichas piedras e invadir el arcén siendo abundante la circulación debido a la fiesta que se estaba celebrando en el primero de los mencionados pueblos.

XXVIII.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Tarragona, Sección Segunda de fecha 11 de diciembre de 2014 con el número 474/14 por la que confirma la dictada por el juzgado de menores que condenó a unos menores quien es el día 22 de agosto de 2013 sobre las 18 horas pusieron entre 6:08 bloques de hormigón a la salida de una curva en la carretera C-37 del municipio de Pont de Armentera, obstaculizando la visibilidad para los usuarios de la vía y ocupando la totalidad de la calzada

XXIX.-Sentencia de la audiencia Provincial de León, Sección Tercera (civil) de fecha 5 de julio de 2006 con el número 130/2006 que confirma la dictada por juzgado de primera instancia que condenó al conductor de un camión al resarcimiento de daños

y perjuicios derivados del transporte de vallas metálicas que llevaba en el camión perdiendo una de ellas en la autovía contra la que colisionó otro vehículo. No se canaliza en vía penal al faltar el componente doloso.

XXX.-Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Segunda, de fecha 22 de julio de 2014 con el número 720/2014 que absuelve de un delito del artículo 385.1 del código penal por hechos relativos a que sobre las 23,30 horas del día 14 de abril de 2012 transitando siete acusados familiares entre sí por una calle próxima la avenida meridiana de Barcelona y con motivo de un incidente ocurrido con un vehículo en el momento en que cruzaban por un paso de cebra, irrumpieron todos ellos a la carrera en la mencionada avenida rodeando al vehículo que circulaba por el primero de los seis carriles de dicha calzada... Llegando la policía de manera inmediata. En el transcurso de estos hechos algunos de los vehículos que circulaban por la avenida Meridiana en la dirección que llevaba el turismo reseñado prosiguieron la marcha utilizando alguno de los restantes cinco carriles de que disponía dicha avenida habiendo frenado alguno de ellos al percatarse de la presencia de un vehículo detenido en la calzada y de diversas personas en la calzada sin que haya quedado acreditado que se ocasionare un grave riesgo para la circulación. Entiende la Audiencia que los hechos no tienen encaje en el 385.1 del código penal dado que los acusados no colocaron la vía obstáculos imprevisibles ni derramaron sustancias deslizantes o inflamables, ni tampoco mutaron, sustrayéndola o anulándola la señalización. Entiende la Audiencia que el hecho de que se detuviese el vehículo por haber sido rodeado por los acusados no comporta que éstos hubieren colocado un obstáculo imprevisible en la calzada máxime cuando para el resto de los usuarios no es en absoluto descabellado pensar que un turismo que les preceda pueda por la razón que fuere detener su trayectoria. El tribunal señala que aunque pudiera sostenerse que por la acción de los acusados el turismo se vio obligado a detenerse y que ello equivaldría a haber colocado los mismos un obstáculo siendo además imprevisible o que la propia presencia de dichas personas en la vía comportaba una situación asimilable a la reseñada, ésta, en el caso concreto no produjo el grave riesgo para la circulación que demanda la vertiente objetiva del tipo.

XXXI.-Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Burgos, Sección Primera, de fecha 20 de Noviembre de 2009 con el número 278/2009 que confirma la dictada por Juzgado Penal número 3 de Burgos que condena al acusado que sobre las 10 horas del día 23 de agosto de 2008 y caminando por la carretera nacional 629 comenzó arrancar hitos de arista aproximadamente unos 15 en aproximadamente kilómetro y medio propinándoles patadas y quedan dos partidos por el mismo carril ocasionando un peligro para los usuarios de la vía a quedar esparcidos en un tramo de cambio de rasante seguido de curva la izquierda y posterior curva a la derecha.

XXXII.- Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, Sección Octava de 18 de Noviembre de 2013, número 443/13 que condena a un acusado, el cual sobre las 20,48 horas del día 20 de octubre de 2012 en la localidad de Pizarra, fue sorprendido por la guardia civil cuando con un puntero láser que le fue intervenido que emitía una potente luz verde dirigía el haz de luz hacia un avión que realizaban maniobras de aproximación a la pista 13 del aeropuerto de Málaga. En el recurso de apelación tan sólo se discutió la autoría confirmándose la condena impuesta por el juzgado de lo penal.

XXXIII.- Sentencia de 9 de Enero de 2015 dictada por juzgado de lo Penal número tres de Elche en el juicio oral 245/13 por la que se condena al acusado por el mencionado delito sobre la base de que el 18 de marzo de 2012 sobre las 12,10 horas comenzó a deambular por la carretera EL 20 de la localidad de Elche blandiendo una azada contra los vehículos que circulaban por la referida vía obligándoles a realizar maniobras bruscas para evitar la colisión con el mismo.

XXXV.- Otros casos a destacar : - colocar vallas de 100 kilos a la salida de un cambio de rasante (Audiencia Provincial de A Coruña Sentencia 13 de abril de 2007, ); - colocarse varias personas juntas en una autopista apartándose cuando llegaban los coches y obligando a alguno hacer una maniobra brusca (Juzgado Penal de Zaragoza número 6 sentencia 10 de abril de 2001) -arrojar a la vía un bidón metálico de 1 metro (Audiencia Provincial de Murcia 28 de mayo de 2002, -el derecho 126.140); -detener el propio vehículo por somnolencia en el medio de la calzada sin luces ni señalización (Audiencia Provincial de Soria 17 de octubre de 2001 -el derecho 98.818); -abandonar el vehículo en un carril de circulación en una curva sin visibilidad (Audiencia Provincial de Pontevedra 22 de abril de 2008, -el derecho 122.064);-deambular embriagado por la calzada de una autopista abalanzándose sobre los vehículos que circulaban por ella (Audiencia Provincial de Guipúzcoa 18 de marzo de 2003, rec. 3020/03); -arrojar una máquina de escribir desde un vehículo en marcha (Audiencia Provincial de Barcelona 1 de marzo de 2005 -el derecho 50.314); -dejar ganado pastando de manera habitual cerca de una carretera por la que deambula sin control (Audiencia Provincial de Cáceres 11 de mayo de 2006,- el derecho 72.073) siendo en este caso un dato relevante la habitualidad al haber sido advertido en múltiples ocasiones anteriores del peligro); -lanzar piedras a los vehículos que transitan (Audiencia Provincial de Córdoba 11 de noviembre de 2008, -el derecho 285.988) -o hacerlo desde un puente elevado (audiencia Provincial de Barcelona 21 de noviembre de 2006- el derecho 417.098) -o con distintos objetos como un palo (audiencia Provincial de Castellón 27 de abril de 2005 -el derecho 127.987); - arrojar bolas de acero con un tira chinas a otro vehículo que circula en paralelo (audiencia Provincial de Madrid 27 de septiembre de 2004 -el derecho 277.899); - tumbar señales de tráfico de dirección prohibida, dirección obligatoria y otras (Audiencia Provincial de Barcelona el 17 de febrero de 2005 el derecho 49.442); -tirar las vallas y pivotes que señalizan una obra y una zanja (Audiencia Provincial de Zaragoza 3 de septiembre de 2003, -el derecho 112.373) -colocar una cuerda de lado a lado en la calzada ( Audiencia Provincial de Navarra 16 de diciembre de 2008) -arrojar una motocicleta y otros enseres a la vía (audiencia Provincial de Guipúzcoa 6 de abril de 2005- el derecho 120.441).

### I.3 OTROS SUPUESTOS PLANTEADOS RECIENTEMENTE EN LA FISCALIA :

#### I.3.1 SUPUESTO DEL MONOPATIN.

Especial atención merece las diligencias pre-procesales 8/15 abiertas por la Fiscalía de Seguridad Vial de Alicante en virtud de atestado remitido por la agrupación de tráfico de la guardia civil y que han dado lugar a la instrucción de diligencias previas por el juzgado de instrucción número 1 de Denia con el número 1546/15 incoadas con fecha 30 de abril de 2015. En las mismas y por la agrupación de tráfico se pone de manifiesto como en fecha 20 de febrero de 2015 se tuvo conocimiento a través de un enlace de Youtube en el cual se puede observar la grabación del descenso de un puerto a gran velocidad de un joven sobre un monopatín. La carretera se estrecha, con curvas

enlazadas de escasa visibilidad y asfalto deteriorado circulando indistintamente por la parte derecha e izquierda, con evidente riesgo para la seguridad vial. El video finaliza cuando se ve aparecer un autobús de transporte escolar, que se ve obligado a frenar bruscamente para evitar el atropello del joven, que sufre un accidente al salirse de la vía por margen derecho. Dada la orografía del lugar, si el conductor del autobús en esa maniobra súbita de querer evitar el atropello del joven que montaba el monopatín, hubiese realizado otro tipo de maniobra evasiva, podría haberse salido de la calzada precipitándose por el desnivel que se encontraba en el margen izquierdo de la calzada según el sentido de la circulación del autobús encontrándose el autobús transportando un viaje de escolares. Tras analizar el video se ve de forma intencionada que se han difuminado la matrícula del autobús. A la vista de los fotogramas extraídos del video publicado se aprecia la conducción del monopatín ocupando todas las partes de la calzada y la maniobra evasiva con objeto de evitar la colisión con el autobús. El supuesto reviste los caracteres del delito objeto de analisis. El video es ilustrativo y se puede visionar en youtube <https://www.youtube.com/watch?v=bcSjUTx90W4> con el nombre de "perropro".

### I.3.2 COLOCACIÓN DE PREFABRICADOS DE HORMIGÓN EN LA CALZADA Y AUSENCIA DE SEÑALIZACIÓN.

Recientemente, por la Policía Local de Elche se comunica a la fiscalía de seguridad vial que con fecha 15 de Enero de 2015 se detecta que todavía se mantienen en la calzada (dato que ya se había observado en el año 2011) del camino del primer canal de riegos de levante, unos cilindros de hormigón que obstruyen el paso estrechando la zona de la calzada y anclados en el suelo dentro de la zona de circulación y sin señalar ocasionando un riesgo evidente para los usuarios de la vía. Se trata de una vía de comunicación de dominio público presumiendo que su titular es la Comunidad General de riegos de Levante. Se acompañan fotografías con un informe que son ilustrativas de lo expuesto. En el referido informe se reseña que este camino del primer canal de riegos de levante conforme a la ley 25/88 de 29 de julio de Carreteras no es carretera, entrando en la definición que recoge el artículo 3 de la misma al precisar que no tendrán la consideración de carreteras: *-los caminos de servicio...-los caminos construidos por personas privadas con finalidad análoga a los de servicio.* Pero el artículo 3-2º de la misma se establece que *cuando las circunstancias de los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general deberán éstos abrirse al uso público según su naturaleza y legislación específica.* En este caso habrán de observarse las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras.

Al principio del camino tan sólo existe un cartel con forma circular y fondo rojo apreciable en la fotografía que se aporta y con leyenda en blanco que reza "prohibido el paso camino de servicio CGRL", a modo de señal de tráfico que sin embargo por sus características no está recogida en anexo de la ley de carreteras ni en el anexo de la ley de seguridad vial. Se trata de una vía de acceso a varias fincas privadas que lo tienen como "exclusivo", con lo que parece evidente que tienen derecho de paso y no puede ser cerrado a la circulación ni ser restringido el uso a terceros que lo transiten hacia dichas fincas. En este sentido el artículo 2 de la LSV al referirse a su ámbito de aplicación señala: *1.- Los preceptos de esta ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías entre los públicos aptos para la circulación tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal actitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por la colectividad*

*indeterminada de usuarios. 2.- En concreto tales preceptos serán aplicables: a.- A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c y a sus usuarios ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones y tanto se circulan individualmente como en grupo. Asimismo son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos. b.- A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentran incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c. c.- A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, citas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares de los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público y en general a todas las vías de uso común públicas o privadas. No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza construidos dentro de fincas privadas sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.*

A la vista de la redacción, el informe policial precisa que en el cruce del camino del primer canal de riegos de levante con el camino de las Torres de abajo cuyo titular es el Ayuntamiento hay intervención por parte de este último, señalizando el cruce con sendas señales de stop como se aprecia en la fotografía que se aporta reforzando la norma de prioridad de vías asfaltadas sobre vías sin pavimentar como es el tramo del camino de las Torres de Abajo, por lo que parece evidente que los responsables municipales son conscientes de que se trata de *una vía abierta al tráfico general*. Igualmente se aporta otra imagen en la que desde el punto de acceso en dirección oeste no existe ningún tipo de restricción de paso, ni señalizado de cualquier otro tipo de barrera y vuelve a ser paso obligado de un número indeterminado de usuarios para acceso a las fincas o de tránsito de otros usuarios. Pone de manifiesto el informe policial que ya en el año 2011 se emitió informe sobre esta colocación de obstáculos los cuales continúan en todo el trazado del referido camino del primer canal de riegos de levante. Incluso se precisa que en el tramo hasta el cruce con Torres de Abajo incluso impiden el acceso de vehículos que no sean turismos o derivados a una finca a la que incluso no podía pasar por ejemplo un camión de bomberos. Igualmente se precisa que en algunos tramos la existencia de palmeras dificulta la visión de los obstáculos quedando éstos a unos 50 m de las palmeras que dificultan su visión lo cual parece entrar en contradicción con la más elementales normas de seguridad vial. También se reseña la falta de iluminación y carencia de señalización eficaz que hace a los mencionados obstáculos prácticamente invisibles en horario nocturno agravando el riesgo como puede apreciarse en la imagen que se presenta que el espacio de paso entre los obstáculos queda ajustadísimo y ya se han ocasionado colisiones como se aprecia en las marcas que presentan los obstáculos. En este punto el Reglamento General de Circulación en lo relativo a la responsabilidad de la señalización de las vías precisa 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. Ahora bien las competencias sobre la LSV a tenor de lo previsto en los artículos 5 y 6 de la misma corresponde al Ministerio del Interior a través de la Jefatura Central de Tráfico. Parece por tanto, que dicha normativa obliga a las administraciones competentes en materia de tráfico a

supervisar que se mantengan las vías en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y seguridad vial.

En consecuencia, y dada la redacción del artículo 385-1 del código penal que penaliza la colocación en la vía de obstáculos imprevisible... o por cualquier otro medio o incluso 385-2 que penaliza no restablecer la seguridad en la vía cuando haya obligación de hacerlo parecería que los hechos presumiblemente revisten caracteres del delito analizado del artículo 385-1 ó 2 del código penal.

### I.3.3 PUNTEROS LÁSER

Ya desde hace unos años se observa la proliferación de punteros láser con los que se deslumbra no sólo en los campos de fútbol para dificultar el juego del equipo contrario sino también a conductores de vehículos con el consiguiente riesgo para la seguridad vial y también a pilotos de aeronaves cuando se aproximan a realizar la maniobra de aterrizaje fundamentalmente. Así es frecuente ver en las noticias como por ejemplo la Policía local de Badajoz imputa a tres jóvenes estudiantes por un delito contra la seguridad vial por tener la certeza que aquellos eran los responsables de la utilización de un puntero láser con el que deslumbraban desde hacía un mes a los conductores que circulaban por una avenida de la localidad habiéndose formulado denuncia por un conductor de un camión de recogida de basuras quien manifestaba que durante su jornada laboral nocturna era deslumbrado con un láser de color verde, hechos que venía sufriendo desde hacía más de un mes habiendo puesto en peligro la conducción del vehículo con riesgo de accidente. O sucesos como el ocurrido en Sevilla en el Mes de septiembre 2014 donde la guardia civil detuvo a los menores que apuntaban a la cabina del avión que se disponía a aterrizar para deslumbrar a su piloto con el consiguiente peligro siendo reiterado su conducta al haberlo realizado con anterioridad a varios automovilistas que circulaban por la nacional cuatro. También en el mes de Marzo de 2015 la policía de Nueva York detuvo una persona por apuntar con láser a los aviones que estaban realizando maniobras de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de La Guardia siendo localizado a través de helicópteros que logran localizar el origen del haz y recuperaron el puntero láser en la nevera del apartamento del detenido situado en el Bronx.

En este punto tanto la Ley de Seguridad Aérea como la Ley de Seguridad Ciudadana recientemente modificada, configuran como infracción administrativa la utilización de luces proyectores o punteros láser que puedan inducir a confusión, error interferir o poner en riesgo la seguridad o regularidad de las operaciones aeronáuticas. Y por su parte la ley de seguridad ciudadana tipifica la proyección de haces de luz mediante cualquier tipo de dispositivo sobre los pilotos o conductores de medios de transporte que puedan deslumbrarles o distraer su atención y provocar accidentes con una multa que va de los 30.000 a los 600.000 €.

Así en Estados Unidos desde febrero de 2012 dirigir un puntero láser a un avión está considerado como un delito federal. En España según los datos del Ministerio de Fomento en el conjunto de la red aeroportuaria de Aena se registraron 446 casos en el año 2011 y 490 casos en el año 2012 y 634 en 2013. En Reino Unido en el 2011 rondaban los 1600 casos y en Estados Unidos en el año 2011 se registraron 2250 casos. En el conjunto de la Unión Europea en el año 2010 la cifra ascendió a 4266.

El brillo aparente en un lugar de un rayo láser no sólo depende de la potencia óptica del láser y la receptividad de la superficie sino también de la respuesta cromática del ojo humano. Por la misma potencia óptica el láser verde parece más brillante que los otros colores porque el ojo humano es más sensible a bajos niveles de luz en la región verde del espectro y disminuye la sensibilidad para longitudes de onda más rojas o azules. La potencia de salida de un puntero láser se mide generalmente en milivatios (mW). En los Estados Unidos se clasifican por el American National Standard Institute y por la FDA (Food and Drug Administration) en: punteros láser visibles que operan a menos de 1 mW de potencia (clase II), y punteros láser visibles de funcionamiento con 1-5 milivatios de potencia (clase 3R o IIIa) así como también clase de láser 3B/IIIb (en funcionamiento entre 5-500 mW) y finalmente clase 4/IV láser que funcionan por encima de 500 mW y no pueden ser legalmente promovidos como punteros láser. En este punto la FDA de los Estados Unidos determinó que la clase láser III podría provocar lesiones en los ojos si se ve directamente durante aproximadamente 0,25 segundos aunque varía por efecto del parpadeo del ojo. Así, la agencia de protección de la salud del Reino Unido advierte del peligro de alta potencia (más de 5 mW) y de que los punteros láser verdes están disponibles en Internet con poderes de rayo láser siendo extremadamente peligrosos y no aptos para la venta al público. Por la facilidad de difusión se ha extendido su uso indebido siendo por su gran alcance difícil de encontrar el origen de un punto láser; a veces incluso la gente piensa que pueden estar siendo atacados por armas. Su luz es muy brillante y un pequeño haz permiten deslumbrar y distraer a los conductores y pilotos de aeronaves y puede ser peligroso para la vista si es dirigido a los ojos. Conocida es la multa impuesta a un fan del Olímpic de Lyon que fue multado por la UEFA por dirigir un puntero láser a Cristiano Ronaldo.

#### I.3.4 PROBLEMÁTICA DE LAS MARCAS VIALES RESBALADIZAS.

Recientemente, se acaba de recibir en la Fiscalía de Seguridad Vial de Alicante un informe a estudiar con el fin de determinar si por el Ministerio Fiscal procedería ejercitar alguna acción tendente a mejorar la Seguridad Viaria municipal en concreto el municipio de Elche (Alicante).

El referido informe ha sido remitido por la Policía local -unidad de tráfico- en relación al riesgo para los usuarios viarios por los accidentes de tráfico en cuyo proceso de producción están implicadas las marcas viales. En el mismo, después de analizar aspectos como la fricción por resistencia al deslizamiento o resbaladidad de una superficie, la percepción y medición de la resistencia al deslizamiento y resbaladidad de marcas viales se analizan las causas y efectos de las marcas viales resbaladizas distinguiendo si éstas lo son en seco o en mojado siendo sus principales causas: -Por la acción de agentes contaminantes deslizantes como aceites, gasóleos, grasas, polvo, en gravilla fina, barro, lodo que no se limpiaron a tiempo de no provocar el peligro.-Por el desgaste y pulido normal de su superficie, por no ejecutar obras de mantenimiento antes de que la marca vial se conviertan peligrosa. -Por defectos en los materiales y/o en los métodos constructivos no detectados en los controles de calidad que prescribe la normativa técnica.-Por emplear materiales y/o métodos constructivos inapropiados y no detectarlos en los controles de calidad prescritos. Así se pone de manifiesto que cuando se detectan muchas marcas viales resbaladizas, cuyas obras de fábrica de mantenimiento se han ejecutado recientemente (pertenecen al mismo lote o partida) es bastante

indicativo de que estamos ante las deficiencias técnicas de los dos últimos supuestos mencionados.

Una marca vial resbaladiza provoca los siguientes efectos: 1.-Pérdida de la estabilidad dinámica de la posición y del control del movimiento, o sea, resbalones de peatones y vehículos de dos ruedas con caídas y golpes. En éstos últimos también afecta al control de frenado. 2.- Para los demás vehículos provocan prolongaciones de las distancias de parada (el vehículo no frena o tarda mucho), desestabilización y pérdida de control del movimiento (el vehículo se cruza y derrapa), y pérdidas de control en curvas o giros que pueden acabar en golpes y atropellos. En este punto debe tomarse en consideración por un lado el artículo 57.1 de la LSV que establece que corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y la conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.

Las marcas viales resbaladizas según el referido informe vulnerarían la prohibición del artículo 10.2 de la ley de tráfico y seguridad vial al establecer que se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlo peligroso o deteriorar aquella o sus instalaciones o producir la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar. En el informe se pone de manifiesto, que el problema de las marcas viales resbaladizas no es infrecuente y aislado sino que es de público conocimiento que en Elche las marcas viales son resbaladizas desde hace años. Así en el año 96 se confeccionó un mapa donde se muestra la ubicación de los accidentes registrados en Elche en los últimos 12 meses que es una réplica casi exacta de la ubicación de los accidentes año tras año mostrando que casi toda la red viaria urbana es de repetición y concentración de accidentes en la que se observan riesgos y peligros por deficiencias técnicas en el diseño y mantenimiento, en la ordenación y señalización del tráfico, la parada y estacionamiento y en los objetos que se instalan en las vías.

La infraestructura viaria, el tráfico y la seguridad vial son competencia del Estado a tenor del artículo 149 de la CE cuyo ejercicio el artículo 25 de la Ley reguladora de las Bases de Régimen Local se atribuye a los municipios con competencias propias; Así el artículo 25 de la ley de bases de régimen local en su apartado segundo, se refiere a que el municipio ejercerá en todo caso como competencias propias en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas las siguientes materias: - Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad. -Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

En el informe remitido a la Fiscalía de Seguridad Vial se ponen de manifiesto los diversos informes que se han remitido a la administración entre los cuales figuran: -Uno relativo a la incorrecta gestión técnica de las marcas viales en la ciudad y los perjuicios funcionales, sociales y económicos que ello produce. Informe 1060/13 de 16 de diciembre de 2013. -Informe 417/14 de 9 de mayo de 2014 sobre las deficiencias de calidad duración y seguridad en las marcas viales que se han pintado durante la semana Santa, el riesgo que ello crea y la conveniencia de solucionarlo. -Informe 559/14 de 11 de junio de 2014 sobre los riesgos que se crean por incorrección técnica en la instalación mantenimiento de marcas viales y la necesidad de ensayos para verificar la seguridad de uso de las marcas viales que se pintaron durante la semana Santa. -Informe

1072/14 de 3 de noviembre de 2014 en relación a una actuación en la señalización horizontal de la red viaria municipal.

Así, se concluye, que como consecuencia de las últimas obras que se han ejecutado en la señalización horizontal en vías municipales, se tiene conocimiento directo de la existencia masiva de marcas viales resbaladizas en mojado en el barrio de la Zapatillera, en el Raval y en la zona Centro; se tiene conocimiento directo de la existencia aislada de marcas viales resbaladizas el mojado por muchas zonas de la ciudad (son aisladas porque no se han comprobado por grupos o tramos, sólo unidades concretas para un muestreo aprovechando que estaban mojadas); y se tiene conocimiento indirecto, por referencias de vecinos, usuarios, funcionarios municipales y agentes de policía local, de marcas viales resbaladizas el mojado por todos los barrios y zonas de la ciudad.

La resbaladidad en mojado no es el único defecto técnico en las marcas viales que provoca riesgo y peligro para el tráfico; a ello se añaden otros defectos técnicos en la señalización horizontal que provocan riesgo, peligro y accidentes con más frecuencia y cantidad que su resbaladiza el mojado como por ejemplo la inutilización masiva de marcas viales de ceda el paso por estar incorrectamente ubicadas para la visión humana y ser imperceptibles para los conductores a tiempo de cumplir sus funciones; lo que unido a la incorrecta ubicación de las señales verticales provocando su inutilidad y otros defectos técnicos en las infraestructuras y en la gestión de los objetos que se instalan en ellas son las causas finales de muchos accidentes y de creación de puntos y tramos de riesgo y de concentración de accidentes.

En el informe se solicita se adopten medidas necesarias para atajar lo antes posible las malas prácticas técnicas y administrativas que provocan riesgos, peligros accidentes y otros perjuicios vulnerando leyes, reglamentos derechos y criterios técnicos y recursos públicos. Así se pone de manifiesto que es de conocimiento público que las marcas viales en Elche no suelen ser antideslizantes desde hace muchos años, provocando sobre todo en suelo mojado caídas de peatones mayores, caídas de vehículos de dos ruedas, prolongaciones innecesarias de las distancias de frenado, atropellos por la combinación del resbalón del peatón con la pintura y la prolongación de frenada del vehículo que se acercaba y también pérdidas de control de vehículos de los servicios de emergencia en tráfico de emergencia, al derrapar el vehículo girando por una esquina en el que el paso de peatones no tiene antideslizante y estaba mojado.

Igualmente ponen de manifiesto en relación a los puntos negros investigados que las marcas viales de ceda el paso y de stop en ocasiones no están el lugar adecuado para que puedan percibir las los conductores a tiempo de maniobrar y en otras ocasiones no tiene el reflectante prescrito y necesario para su percepción en crepúsculos, de noche y mal tiempo.

Se critica el empleo masivo de pintura acrílica sin antideslizante en las marcas viales. Incluso se hace referencia al coste económico de un paso de peatones con pintura acrílica sin antideslizante y con una duración de garantía sólo de cuatro meses en aglomerado y dos meses en adoquín que es de 3,70 €; mientras que con pintura doble componente termoplástico en frío y una garantía de 16 meses en cualquier pavimento es de 11 €. Siendo el coste de mantenimiento durante 16 meses de los primeros un 34,5%

superior en aglomerado y un 169% superior en adoquín. Si ello se le suma los costes sociales de siniestros y víctimas que resultan de emplear la pintura acrílica sin antideslizante que resulta considerablemente más cara de mantener que la pintura con antideslizante que previene los siniestros y víctimas que provocar la otra.

Así en relación a las marcas viales que se pintaron durante la semana Santa se hacía hincapié por la Policía local -unidad de tráfico- de las deficiencias de calidad, duración y seguridad en las mismas poniendo de manifiesto lo resbaladizas que son algunas de esas marcas viales en seco, la poca duración de la pintura pues se ha observado que en algunos puntos había saltado a los pocos días así como la razón por la que se vuelven a pintar como pasos de cebra pasos que están regulados y protegidos por semáforos. Se añade que no se dispone de la instrumentación necesaria para medir los coeficientes de rozamiento pero se han probado algunas marcas viales de las repintadas con el arrastre del zapato con suela de goma y efectivamente en la policía constata que los hay que resbalan en seco siendo yo bastante para indicar que es muy probable que el coeficiente de resistencia al deslizamiento que ostentan esas marcas viales es inferior al requerido como mínimo por la normativa técnica para mantener la seguridad. Igualmente se pone de manifiesto y se remite como anexo recorte del periódico Información de Alicante de fecha 31 de octubre de 2014 donde se pone de manifiesto la ejecución por parte del ayuntamiento de Elche de 3 contratos sobre señalización horizontal en la red viaria municipal por importe de 648.000 €. y la recomendación al Ayuntamiento de paralizar las obras a las que se refiere la noticia publicada en el diario información para revisar los proyectos de señalización o mantenimiento, marcas viales y en concreto en relación a estas últimas tipo, clase, ubicación, orientación retro reflexión, luminancia y resistencia al deslizamiento así como comprobar que los contratistas ostentan la solvencia técnica suficiente para realizar el proyecto y ejecución y asegurar la revisión de fin de obra.

### I.3.5 LOS RESALTOS Y LA SEGURIDAD VIAL

Destacar en este punto que por la Fiscalía de Sala se solicitó al Fiscal Delegado de Alicante información relativa a la eventualidad de incoar Diligencias del artículo 5 del EOMF en relación con la posible comisión de un delito contra la Seguridad Vial del artículo 385 del Código Penal en relación a los llamados "resaltos" o reductores de velocidad o "guardias tumbados" y sobre la base de lo analizado y resuelto en las Jornadas de León en concreto en su conclusión 19, e igualmente en el trabajo doctrinal del apartado 7 de la Memoria de 2010, remitiendo igualmente un artículo periodístico en el que se hace constar que vecinos del campo de golf de la playa de San Juan denuncian la ilegalidad de medio centenar de reductores de velocidad que deberían haberse adaptado a la normativa hace cuatro años.

Para poder informar adecuadamente lo anterior el Fiscal delegado creyó oportuno desplazarse hasta el lugar o lugares en donde se dice se ubican los reductores de velocidad y tomar fotografías de los mismos a título de muestra, las cuales se adjuntan al presente informe y que dan cuenta real de los hechos analizados con la premisa de que estas reflejan mejor que las palabras la realidad.

(Fotografías tomadas el día 4 de Octubre de 2014)



Vía de doble sentido con dos carriles por cada sentido de circulación. dirección Alicante- Playa de San Juan.





(vista del primer reductor de velocidad con presencia de un colegio al fondo)



( vista del segundo reductor con presencia de un centro deportivo al fondo).



(sistema de evacuación de aguas)



(otro tipo de reductor)

(reductores usados en los cruces con las líneas de tranvías)





(otro tipo de reductores)

A la vista de las fotografías tomadas en los lugares a que aparentemente se refiere la denuncia, y en particular las primeras fotografías que se corresponden con la Avenida que transcurre desde Alicante a la Playa de San Juan siendo una zona de gran afluencia de automóviles en la cual existe un Colegio con gran tránsito de alumnos que es la Escuela Europea, con límites de velocidad de 30 km / hora, la única duda que se plantea es la de determinar la altura de los mismos por cuanto otros criterios como la iluminación, la anchura, salida de aguas, parece que están aparentemente bien realizados lo mismo que su señalización. En este punto se interesó con el fin de acotar la investigación y de determinar si se ajustan a la Orden Fom/3053/2008 por la que se aprueba la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, la conveniencia de determinar la altura de los referidos reductores de velocidad y a la incidencia de accidentes de tráfico en la referida vía. En este punto es de destacar y de traer a colación el magnífico estudio realizado por el Fiscal Delegado de Seguridad Vial para Andalucía, Luis Carlos Rodríguez León sobre la materia en el que se concluye que la norma de fomento 3053/2008 del 23 de septiembre por la que se aprueba la instrucción técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta (BOE de 29 de octubre) es de general aplicación en todo el territorio nacional al ser dictada en el marco de las competencias exclusivas del Estado conforme al artículo 149 de la constitución. De igual modo concluye que al tratarse del artículo 385 del CP de una norma penal en blanco que se integraría con la normativa administrativa y se concluiría que los supuestos no adaptados a la norma de fomento pueden considerarse obstáculos en la vía a los efectos del referido precepto pudiendo en consecuencia considerarse como obstáculos imprevisibles y generador de grave riesgo (artículo 385.1 del código penal). También podría exigirse analizando el caso concreto responsabilidad penal a la administración que debiendo restablecer la seguridad de la vía no lo hiciera (artículo 385.2 del código penal) cuando transcurrido el plazo de moratoria establecido en la norma, es decir dos años, no suprimiera o adaptara los márgenes existentes a la norma citada pudiendo

intervenir el ministerio fiscal en actuaciones judiciales ya abiertas en aplicación del artículo 385 o incluso de oficio o instancia de parte a través de diligencias de investigación del artículo cinco del estatuto orgánico del ministerio fiscal y pre procesales del artículo 733 de la ley de enjuiciamiento criminal. En la misma también se hacía referencia a la posibilidad por parte del ministerio fiscal de instar a las administraciones competentes para el adecuado cumplimiento de las normas que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de las vías públicas sin que en el ámbito de la jurisdicción contenciosa exista legitimación directa del fiscal.