



CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS DE FISCALES DELEGADOS DE SEGURIDAD VIAL CELEBRADAS LOS DÍAS 18 A 20 DE FEBRERO DE 2019 EN CÓRDOBA

PRIMERA.- Sobre Movilidad Sostenible.

Asumir por los Fiscales Delegados en lo sucesivo un compromiso jurídico y científico en la Movilidad Sostenible de ciudades y pueblos, desde la constatación de su relación con significativas reducciones de la siniestralidad. Con la finalidad de que los Fiscales Delegados tengan un texto actualizado sobre la materia y de manejo operativo, se adjunta en el cuerpo de esta conclusión.

En las resoluciones de las instituciones de la UE se pondera la íntima relación entre la Movilidad y la Seguridad Vial, consideradas como dos perspectivas de las ciudades del futuro, ya presente, por las que se trabaja. Así, en la Resolución del Parlamento Europeo de 2 de diciembre de 2015, 2014/2242(INI) PE 2015 “sobre movilidad urbana sostenible” en el Preámbulo J se dice que “(...) el transporte urbano sostenible puede contribuir a reducir el consumo de energía, la contaminación atmosférica y acústica, el número de accidentes (...)” y en los apartados O y P se reseña en el contexto de la movilidad que el 73% de ciudadanos europeos considera la seguridad vial como un problema grave en las ciudades, dado que el 38% de los fallecidos en la UE por accidentes de tráfico se producen en ellas, resaltando las altas cifras de usuarios vulnerables fallecidos. El hilo argumental que las une es que no cabe la nueva movilidad sin el respeto a las normas de la legislación vial que hace seguras a las ciudades. Buena prueba de ello es que en los Planes de Movilidad hay siempre específicas previsiones sobre seguridad vial *stricto sensu*. La seguridad vial como conjunto de condiciones y estrategias que permiten la utilización sin riesgos de las vías públicas, evitando la siniestralidad, implica en el ámbito de la ciudad la armónica convivencia entre peatones, ciclistas, conductores y usuarios de los demás vehículos. Todo ello requiere una planificación conjunta de la movilidad sostenible y de la seguridad vial como dos manifestaciones o caras de las ciudades del futuro, ya presente.

El concepto cultural en los textos europeos, que los Fiscales Delegados deben manejar, es el de las ciudades del bienestar, protección del medio ambiente, de la convivencia tolerante entre todos sus habitantes, grupos y culturas, del progreso económico, social y cultural. La ciudad como generadora de cultura, cómo se concibe y qué se espera de ella, su papel en el entramado social y estatal. Entre otros Libro Verde de la movilidad urbana “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (COM.2007.0551) de 25 de septiembre, Comunicación de la Comisión de 30 de septiembre de 2009 “Plan de acción de movilidad urbana” (COM.2009.0490), los trabajos de la Comisión de la Plataforma europea de Planes de Movilidad Sostenible, así como en las



Resoluciones del Parlamento Europeo PE 2015 citada y de 13 de septiembre de 2018, 2017/2257(INI) PE 2018 “Sobre Europa en Movimiento: una agenda para el futuro de la movilidad en la Unión”.

Todo ello se traduce en la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), como recomienda e impulsa la UE, no sólo para las ciudades sino también para los pueblos y, en particular, zonas rurales alejadas para evitar su despoblación, adecuado a su singularidad cultural, económico-social, geográfica y climática. Ha de hacerse con transparencia contando con todos los ciudadanos y el tejido económico-social y cultural, desde el respeto a sus personales opciones de movilidad, pero racionalizándolas desde los intereses protegidos a que se ha hecho referencia. Son precisos previos estudios multidisciplinares con expertos que actúen coordinadamente y su diseño debe hacerse a largo plazo, con la utilización de tecnologías de la información. Comprende diversas medidas como el estímulo a las empresas para reducir los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo (TIC, teletrabajo, vídeo conferencia, coordinación para la reducción en transportes de mercancías), promoviendo al menos: a) La planificación urbanística de la utilización del suelo, realizada en el contexto y con estudios previos de movilidad que tenga verdadero impacto en los volúmenes y distribución del tráfico, evitando las distorsiones que se están produciendo entre el centro y las periferias de las ciudades a las que se desplazan los centros comerciales, económicos y habitacionales y previendo espacios verdes. b) La planificación global y coordinada de todas las formas de movilidad bajo la premisa de la paulatina reducción de la contaminación sonora y medio ambiental derivada de los vehículos de motor con combustibles que la generan, priorizando los combustibles alternativos, la utilización de vehículos y creación de zonas de bajas emisiones, así como el uso compartido en el contexto del modelo de ciudad colaborativa (evitando el intrusismo y la competencia desleal), el transporte público (con procedimientos de rendimiento medioambiental en la contratación pública) y el transporte intermodal (con nudos intermodales, ofertas de transporte combinado y sistemas integrados de expedición de billetes) coordinado con los servicios suburbanos y ferroviarios. Siempre garantizando la transición entre vehículos antiguos y nuevos.

Asimismo: c) El fomento de los sistemas de transporte inteligente (STI) aportando información de itinerarios en tiempo real, vehículos altamente automatizados, infraestructuras y sistemas de señalización del tráfico inteligentes con la cooperación de los usuarios de la vía en la configuración y generación de datos que lleve a una movilidad conectada entre los vehículos, los vehículos y la infraestructura, las bicicletas y los peatones, desarrollando las infraestructuras de telecomunicaciones y de satélite para servicios de posicionamiento y comunicación. En lo que les es de aplicación se habla de la configuración de “pueblos inteligentes”. En especial para ellos, colectivos vulnerables a que después nos referiremos, y en general, se propone un transporte puerta a puerta, armonioso, multimodal y transfronterizo. d) Especialísima prioridad como alternativa, de la utilización de la bicicleta promoviendo carriles-bici, servicios municipales y las adecuadas infraestructuras y, en particular, la promoción del caminar por las ciudades, promoviendo la



peatonalización desde el ideal de ciudad del futuro reservada sólo a la circulación de vehículos conectados con energías limpias, ciclistas y peatones. e) Estrategia de logística urbana innovadora con una optimización de la cadena de suministro bajo el principio de comodidad integrando el ferrocarril, navegación interior y puertos, reduciendo el tráfico de vehículos pesados por las ciudades. f) Planificación de aparcamientos en el contexto de una política urbana integrada con uso de sistemas inteligentes, fijación adecuada de precios y conexión entre ellos y el transporte público. La tarificación vial y de los aparcamientos debe basarse en los principios de no discriminación, interoperabilidad y quien contamina paga. g) Protección de los cascos históricos, centros y espacios culturales y educativos de las ciudades.

Del mismo modo: h) Atención específica a las personas con movilidad reducida, diseñando unas infraestructuras sin barreras, así como a las personas mayores de edad y con dificultades económicas para diseñar formas de movilidad justas y accesibles para ellos, en concreto el transporte puerta a puerta referido. i) Una específica planificación de seguridad vial, velando por la seguridad del peatón y ciclista, colectivos vulnerables reseñados, estado y conservación de las infraestructuras y una adecuada señalización que consagre el ideal de una movilidad sostenible, protegida y segura. Incluye una gestión y regulación avanzada e inteligente del tráfico evitando las congestiones (con la opción de implantar la llamada tasa de congestión) y velocidad, diseñando tramos de velocidad reducida, con controles de las infracciones viales, de velocidad, conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y drogas y uso de teléfonos móviles. También auditorías de seguridad vial en las nuevas construcciones urbanas. j) La educación en las nuevas formas de movilidad y hábitos de movilidad sostenible, planificando los desplazamientos, así como en el respeto a las normas de circulación de los distintos usuarios de las vías públicas. Es de extraordinaria relevancia un adecuado enfoque en la elaboración de PMUS que, superando las competencias municipales, diseñe estrategias de desarrollo integral en zonas periurbanas y territorios contiguos o vecinos y en el ámbito regional para evitar distorsiones y favorecer la complementariedad.

Desde el punto de vista jurídico la legislación de movilidad y seguridad vial guardan correlativamente estrecha relación. En ellas los bienes jurídicos protegidos son la vida, integridad física, salud y medio ambiente, progreso económico, social y cultural unidos indisolublemente en la ciudad además al bienestar de todos los usuarios de las vías públicas y a la búsqueda de soluciones a su movilidad y libertad deambulatoria con especial referencia a los derechos de las personas con movilidad reducida, tal y como se expone en la Circular 10/2011 del Fiscal General del Estado para “la unidad de la actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial”. En este sentido algunas Ordenanzas municipales, entre ellas, la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (OMM), publicada en el BOCM de 23 de octubre de 2018, Preámbulo I y art. 1 y textos citados del Parlamento Europeo. La mayor complejidad y saludable riqueza de opciones exige un particular esmero en la aplicación y respeto de las normas vigentes por parte de todos los usuarios de los espacios y vías públicas que es un *prius* o presupuesto para que sea posible



la convivencia pacífica y armónica entre todos. En particular cuando las iniciativas de movilidad llevan a la convivencia, no siempre en espacios de la suficiente extensión, de vehículos de motor, bicicletas, vehículos de movilidad personal (VMP) y peatones.

La legislación afectante a la movilidad está contenida en el ámbito europeo sólo en relación al bien jurídico protegido del medio ambiente, dada la carencia de competencias normativas en la UE al respecto entre otros textos normativos, en la Directiva 2008/50 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008 “relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa”. Asimismo en la Directiva 2014/94/UE de 22 de octubre “relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos” definidos en el art. 2 como los combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Incluyen, entre otros: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, tal como se definen en el art. 2, letra i), de la Directiva 2009/28/CE, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido –GNC-) y en forma licuada (gas natural licuado –GNL-), y el gas licuado del petróleo (GLP).

También el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2008, 443/2009 “por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros”. En el ámbito nacional en esta materia hay que estar a la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera que en su art. 4.2 establece planes de actuación, estando, conforme al art. 6.2, el ámbito estatal, autonómico y local regidos por el principio de coordinación y en la disposición adicional 6ª los relaciona con la movilidad sostenible. También la Ley del Ruido 37/2003, de 17 de noviembre, en cuyo art. 1 dice que “esta ley tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente”.

De especial relevancia es en el ámbito ya concreto de la movilidad la Ley de Economía Sostenible 2/2011, de 4 de marzo. En su art. 2 se define como “un patrón de crecimiento que concilie el desarrollo económico, social y ambiental en una economía productiva y competitiva, que favorezca el empleo de calidad, la igualdad de oportunidades y la cohesión social, y que garantice el respeto ambiental y el uso racional de los recursos naturales, de forma que permita satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades. En los arts. 77-92 se regula el modelo energético, la sostenibilidad medioambiental y la reducción de emisiones y en los arts. 93-98 el transporte, aludiendo el art. 97.1.c) a la materia estudiada como criterio de planificación estatal del transporte: “la movilidad sostenible y segura en términos económicos



y medioambientales, a través de proyectos cuya ejecución produzca una efectiva reducción de las emisiones contaminantes y otros daños al medioambiente, que contribuyan al cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia. Se impulsarán asimismo proyectos relativos a los modos de transporte más sostenibles y eficientes, en particular, los referidos al transporte ferroviario de mercancías y, dentro de cada uno de los modos de transporte, los dirigidos a la incorporación de la innovación tecnológica y a la mejora de la eficiencia energética del transporte que se desarrolle en el respectivo modo”.

La Movilidad Sostenible *stricto sensu* alcanza su primera regulación en nuestro país en los arts. 99-106 de esta norma legal. En el art. 99 se define como sigue: “En el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios: a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible. b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías. c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia. d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental”.

Por su parte el art. 100 dice: “Las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos: 1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales. 2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental. 3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda. 4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados. 5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado”. La definición, propia del momento en que se dictó la ley, está transida de matices economicistas, aun cuando con significativa relevancia medioambiental e interesantes enfoques de movilidad y, en parte, desacompañada con las actuales tendencias ya examinadas de los textos europeos.



Los Planes de Movilidad Sostenible se regulan en el art. 101: “1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible. 2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente. A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera”.

Asimismo el precepto dispone en los apartados siguientes: “3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible. 4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial. 5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente”.

Siguiendo el examen de la Ley 2/2011 se dispone en el art. 102: “A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”. En el art. 103: “1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover



modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas. 2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso. 3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.”

Por último en la Disposición Adicional 19ª se dice “en el plazo de seis meses desde la aprobación de esta Ley, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que sentará las bases para fomentar la accesibilidad y la movilidad sostenible, reforzar la seguridad del tráfico de personas y mercancías y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero”, mandato que no se ha cumplido hasta el presente.

Vinculada a la ley y con carácter orientativo ha de tenerse en cuenta la “Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales” de 2010. Asimismo en el ámbito estatal el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana en cuyo art. 3, regulador del principio de desarrollo territorial urbano y sostenible dice que “los poderes públicos formularán y desarrollarán, en el medio urbano, las políticas de su respectiva competencia, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional”. En particular en el apartado 3.g): “Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta”.

En el ámbito autonómico hay que atender a la normativa concordante que los Fiscales Delegados deben progresivamente examinar junto con la legislación estatal. De entre las más recientes la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias (BOE 16-1-2019), y la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carreteras de Castilla y León (BOE 8-2 -2019). Entre otras también la Ley 9/2003, de 13 de junio, de Movilidad de la Generalidad de Cataluña (BOE 16-6-2003), la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Transportes por Carretera de la Comunidad de Madrid (BOE 12-12-2009), referida parcialmente al transporte urbano, y la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Generalidad Valenciana (BOE 25-4-2011).



**SEGUNDA.- Sobre Movilidad Sostenible en el ámbito local.
Actuaciones del Fiscal de Sala y Fiscales Delegados.**

En el ámbito local se elaboran los Planes de Movilidad, sujetos a la normativa anterior, en algunos casos orientativa, y a la sectorial correspondiente y como complemento de ellas la normativa municipal articulada en Ordenanzas sobre Movilidad, Tráfico y Circulación, trasunto de la autonomía local consagrada en el art. 140 CE y plasmada en este ámbito en los arts. 7.2 LSV, 25 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y arts. 38-45 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen especial de Madrid. En todo caso la capacidad reguladora de las Ordenanzas, aun teniendo estos títulos propios, está negativamente vinculada a la legislación estatal, en el ámbito de la seguridad vial en particular a la LSV y Reglamento de Circulación en el sentido de que no puede contradecir sus prescripciones, de conformidad con el art. 149.1.21 CE (entre otras SSTS de 28 de febrero de 2012, Rec. 4817/2010, 22 de enero de 2013, Rec. 1851/2010, 10 de abril de 2014, Rec. 2094/2012, y 24 de junio de 2014, Rec. 2500/2012). Dada la relevancia de este instrumento normativo para la seguridad vial unida a la movilidad sostenible es preciso esmerarse en su rigor y sistematización jurídica con los límites expresados.

De ahí que **los Fiscales Delegados deban estar al tanto de estos Planes y de su relación directa con la aplicación de las normas de la legislación vial, estudiando la interrelación entre ésta y la legislación nacional, autonómica y local reguladora de la Movilidad reseñada.** Sobre todo de su relación con la siniestralidad y seguridad vial que en ellos está contemplada, como la señalización, limitaciones de velocidad, infraestructuras, planes municipales de prevención de la accidentalidad, etc. **En particular el examen de las Ordenanzas, en estas cuestiones interconectadas, de Seguridad Vial reguladoras de la circulación de peatones, ciclistas, patinadores y vehículos por las vías. Han de valorar que siempre que sus preceptos no contradigan la legislación estatal pueden fundar deberes normativos de cuidado que sirvan para la estimación de los tipos de injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP. Deben dar cuenta al Fiscal de Sala cuando observen disfunciones de las ordenanzas que puedan dar lugar a problemas interpretativos en su relación con la legislación estatal. Por su parte en la memoria anual han de exponer la situación del Plan al Fiscal de Sala, quien podrá en la Memoria FGE plantear iniciativas o reformas legales al respecto,** teniendo como antecedentes las ponencias presentadas en las Jornadas, colgadas en el Foro Virtual del CEJ, y participaciones en Mesas y los estudios que se añadan al respecto.

El Fiscal de Sala Coordinador contará para estas tareas con expertos científicos en Movilidad así como con los Fiscales Delegados. Sería deseable que estos últimos promovieran mesas de trabajo multidisciplinares para analizar desde la perspectiva apuntada las cuestiones que se susciten en el territorio en que ejerzan sus funciones. **Cuando en los procedimientos tramitados por delitos de los arts. 142 y 152 CP se detecten deficiencias en la señalización,**



defectuosa estructuración de los carriles bici o en general de la movilidad en las vías públicas relacionadas con el accidente, lo pondrán en conocimiento de la autoridad competente solicitando la deducción de los testimonios oportunos en el momento procesal adecuado, además de tenerlo en cuenta para el informe que deben incluir en la memoria anual.

TERCERA.- Sobre siniestralidad urbana. Cumplimiento del oficio del Fiscal de Sala de 13 de diciembre de 2018 y seguimiento de procedimientos con implicación de ciclistas o usuarios de VMP.

Es preciso que los Fiscales Delegados y de Enlace den cumplimiento al oficio que el Fiscal de Sala Coordinador remitió con fecha 13 de diciembre a todas las Policías Locales sobre movilidad y siniestralidad urbana, recordando y aclarando las pautas para levantar atestado que se deducen del Dictamen 2/2016 y su aplicación a los accidentes originados por ciclistas y usuarios de VMP en los atropellos a peatones. Ante la constancia de que el oficio no se ha difundido a todas las Policías y de que por su extensión no goza de la operatividad necesaria, **los Fiscales Delegados y de Enlace deberán reunirse, previo envío en los casos pertinentes del documento, con las Policías Locales de los principales núcleos de población de su territorio a la mayor brevedad para oír directamente de ellos las cuestiones que se plantean en lo referente a todas las consideraciones sobre siniestralidad urbana del mentado oficio (no sólo lo relativo a VMP y patinetes).**

Impartirán, siempre con conocimiento de los Fiscales-Jefes, instrucciones operativas y resumidas a las Policías sobre las pautas que deben seguir para levantar atestado (en el marco de las que se dan en el tan mentado oficio), remitiéndolas al correo de la Unidad Especializada. Deben realizar, por otra parte, un seguimiento de los procedimientos con indicios de delito de los arts. 142 y 152 -sólo en los casos de imprudencia grave- en los que el sujeto activo de la infracción penal sea ciclista o usuario de VMP, dando cuenta a la Oficina del Fiscal de Sala cuando revistan singular relevancia jurídica o trascendencia. Asimismo requerirán sin dilación a la Policía Local el envío de los datos de siniestralidad solicitados en el tan citado oficio de 13-12-2018.

CUARTA.- Sobre la reforma del CP llevada a cabo por la LO 2/2019.

La nueva LO 2/2019, de 1 de marzo, “en materia de imprudencia en la conducción de vehículos de motor y sanción del abandono del lugar del accidente”, publicada en el BOE de 2 de marzo, en virtud de su disposición final única ha entrado en vigor el 3 de marzo. Pese a su intitulación no afecta sólo a la conducción de vehículos de motor sino, en algunos aspectos, a todas las imprudencias punibles.

Las modificaciones que lleva a cabo son las que siguen en el ámbito de concreción del injusto: a) la introducción de un inciso 2 en los art 142.1 párrafo 2



y 152.1 párrafo 2 reputando imprudencia grave la conducción con las circunstancias del art. 379 CP. Es en realidad innecesaria, dada la consolidada doctrina jurisprudencial al respecto, y no excluye como con claridad se desprende de los arts. 380 y 382 que haya asimismo imprudencia grave en las conducciones típicas de los arts. 380 y 381 CP, ni significa que el concepto de gravedad se constriña a los comportamientos de los arts. 379-381, siendo precisa en todo caso la concurrencia de la causalidad e imputación objetiva entre las infracciones penales del art 379 CP citadas en la norma y los resultados típicos. b) la introducción de una cláusula definitoria de la imprudencia menos grave en los arts. 142.2 párrafo 2 inciso 2 y 152.2 párrafo 2 inciso 2 referida a que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de tal infracción por el Juez y siempre que no sea calificada la imprudencia de grave. La norma obliga en todo caso a una remisión a las infracciones graves y muy graves de los arts. 76 y 77 LSV siempre que estén conectadas causalmente con el resultado lesivo e incluye un elemento valorativo -“apreciada la entidad”- en sede judicial, que obliga a levantar atestado con la mera constatación de la infracción y causalidad referida para su posterior valoración judicial, siendo necesario que concurra el resultado típico. La imprudencia grave no ha variado su ámbito punitivo delimitado en el Dictamen 2/2016. c) se amplía asimismo el ámbito de lo típico en el delito de lesiones por imprudencia menos grave del art. 152.2 CP al incluirse los resultados lesivos del art. 147.1 CP.

En el ámbito penológico: d) el novedoso régimen de elevación facultativa de la pena de los arts. 142 bis y 152 bis CP supeditado en el desvalor de la acción en ambos casos a la notoria gravedad definida en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido. Conjuntamente se requiere un determinado desvalor de resultado. En el art. 142 bis para la elevación de la pena en un grado (de 4 a 6 años de prisión) la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del art 152.1.2º o 3º y para la de dos grados (de 6 a 9 años de prisión) un número de fallecidos muy elevado. En el art 152 bis, sólo en relación con lesiones del 149 o 150, para la elevación de la pena en un grado (de 3 a 4 años y medio, art. 152.1.2º, o de 2 a 3 años, art. 152.1.3º) cuando hay una pluralidad de personas lesionadas, y en dos grados (de 4 años y medio a 6 años y 9 meses, art. 152.1.2º, o de 3 a 4 años y medio, art. 152.1.3º) si el número de lesionados fuera muy elevado. e) para dotar de coherencia penal al precepto del art. 382, su párrafo segundo establece la previsión de que cuando el resultado lesivo concurra con un delito del art 381 CP se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir del propio 381 en su mitad superior. Hasta la vigencia de la norma la condena en el régimen concursal por homicidio doloso la excluía.

Por último, en el apartado de nuevas incriminaciones: f) dentro de los delitos contra la seguridad vial y con la consecuencia de excluir en principio el procedimiento ante el Tribunal del Jurado, surge un nuevo delito, el del art. 382 bis cuya acción típica, delimitada por el inciso “fuera de los casos contemplados en el art. 195 CP” y sin sus exigencias, es el abandono del lugar cuando hay



accidente con resultado de fallecimiento o lesión constitutiva del delito del art. 152.2, que significa una referencia a la necesidad de resultados típicos de los arts. 147.1, 149 y 150 y no a la modalidad de imprudencia menos grave como forma de causación del accidente. El sujeto activo es el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor y la pena se gradúa en función de que esta última sea fortuita o imprudente. La sustitución de la fórmula originaria “conductor implicado” por la definitiva “conductor (...) tras causar” conlleva la exigencia de la relación de causalidad y, por tanto, de que el sujeto activo sea el causante del accidente.

Desde ahora comienza a prepararse, con la previa conformidad de la FGE, un Dictamen sobre la LO 2/2019 en los términos de la Instrucción 1/2015, que ha de estar concluido el 30 de junio y para cuya elaboración se recaba la participación de todos los Fiscales Delegados y de Enlace que deben de expresar obligadamente sus puntos de vista en el Foro Virtual, sin perjuicio de presentar en él, por directa remisión a la Oficina de Ortega y Gasset 57.4ª o en las Memorias sus trabajos o estudios. A partir de la entrada en vigor de la norma todas las dudas que se susciten sobre la reforma han de consultarse con la Unidad Especializada, así como las notas de servicio que vayan a elaborarse.

Asimismo y prosiguiendo el debate iniciado en las Jornadas acerca de si los VMP en sus diversas formas de presentación en el mercado y sus características técnicas son vehículos de motor o ciclomotor y en qué casos, a efectos de los delitos de peligro de los arts. 379-381 CP, se prosigue en el Foro donde los Fiscales Delegados expresarán sus puntos de vista y aportarán los trabajos que estimen oportunos. Con fecha tope asimismo de 30 de junio se elaborará un Dictamen sobre esta cuestión. Mientras tanto, los atestados que se remitan a los Fiscales Delegados serán consultados con la Unidad Coordinadora así como las notas de servicio en su caso.

QUINTA.- Sobre los seguimientos de los procedimientos por delitos de homicidio o lesiones de singular gravedad de los arts. 142 y 152 CP y el ejercicio de la acción civil ex delicto por el Ministerio Fiscal.

Es preciso respecto a los seguimientos de los procedimientos por delitos de homicidio o lesiones de singular gravedad de los arts. 142 y 152 prescritos en las conclusiones 18ª y 19ª de la Circular 10/2011 (con aplicación a procedimientos por delito leve de la conclusión 6ª de la Circular 1/2015) y en la conclusión 2ª, con remisión a la pág. 10 de la Instrucción 1/2015, recordar la vigencia de la conclusión 4ª de las Jornadas de Fiscales Delegados de 2012 según la cual: “Se aprueba por unanimidad la recomendación de que los Fiscales Delegados asuman directamente la tramitación de los procedimientos con resultado muerte o de lesiones graves (art. 149 CP) a consecuencia de un accidente de circulación, si existen indicios de imprudencia punible como modo más efectivo de hacer eficaces los seguimientos indicados en las Conclusiones 18ª y 19ª de la Circular 10/2011



FGE. La relevante carga de trabajo que conlleva este cometido, puede plantear una relevación total o parcial de la prestación de otros servicios por parte de los Fiscales Jefes.” El fundamento es el logro de la unificación de criterios por quien está en mejores condiciones para llevarlo a cabo que es el Fiscal especializado.

De conformidad con ella los Fiscales Delegados que no hayan asumido el despacho directo de estos procedimientos informarán a la Unidad del número de escritos de acusación que se han formulado en su territorio en 2018 y de la carga de trabajo que en la actualidad desempeñan y de su valoración acerca de la posibilidad de que cumplan la recomendación con una reducción o reestructuración de sus funciones en la Fiscalía, dando lugar, en su caso, a la constitución de Secciones en los términos de las Instrucciones 5/2007 y 5/2008 FGE, especialmente recomendadas en algunos territorios por la asunción de los nuevos compromisos en movilidad sostenible referenciados. Todo ello a efectos de que el Fiscal de Sala pueda, previo contacto con los Fiscales-Jefes, realizar, en su caso, las propuestas de mejora o reforma de los servicios a que se refiere la Instrucción 5/2007 (pág. 13).

Han de atenerse los Fiscales Delegados y de Enlace al Documento de Criterios de Coordinación en materia de seguimientos del Fiscal de Sala de 14-11-2016. En materia de aplicación del Baremo del Seguro todavía resulta insuficiente el manejo en las Fiscalías de las trascendentales normas de la ley 35/2015 y programas por carencias de formación o de criterios precisos con merma de las indemnizaciones legales que se solicitan, pese al Dictamen 3/2016 y a que la Fiscal Adscrita, Dña. Rosa Pérez, centraliza por su exhaustividad en el conocimiento de la doctrina científica y jurisprudencial cuantas consultas se le plantean, siguiéndole el Fiscal Adscrito D. Mario Sanz. Todo ello desde el reconocimiento de que en la Red hay un grupo de Fiscales Delegados especializados en Baremo, con especial mención del Fiscal Delegado de Burgos, D. Carmelo Andrés, autor de una excelente aplicación informática a la que se refiere el Dictamen 3/2016, y de los autores de una monografía sobre la materia, Fiscales Delegados de Salamanca, D. Juan José Pereña, y Murcia, D. Pablo Lanzarote, junto con la que fue Fiscal Delegada de Huelva, Dña. Pilar Alvarez, y Fiscal Adscrita, Dña. Elena Agüero. **Todos los Fiscales Delegados y de Enlace han de acceder progresivamente a estos conocimientos. En la imprescindible tarea de formación interna van a colaborar los citados Delegados bajo la coordinación de la Fiscal Adscrita, organizando sesiones informativas en las Fiscalías.** En todo caso conviene recordar las siguientes pautas:

Una deficiente aplicación de las normas y reglas del nuevo sistema de valoración del daño corporal no solo afecta a los intereses de las partes involucradas en el concreto procedimiento, sino que compromete el relevante papel institucional que el Ministerio Fiscal tiene encomendado en la protección de los derechos de la víctima y perjudicados por el delito en el marco del proceso penal (arts.3.10 EOMF, 773 LECrim). Como expone el ATC nº 275/2005, de 22 de junio, *la reparación de los daños causados por un hecho que podría ser*



constitutivo de infracción penal puede perfectamente calificarse de interés público, pues se trata de restablecer la situación fáctica alterada mediante la infracción del Ordenamiento, y, constituye una forma más de defender los derechos de los ciudadanos. En el mismo sentido, el art.10:101 de los Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil subraya que la indemnización trasciende la mera compensación de los perjuicios particularizados irrogados a la víctima y contribuye también a la finalidad de prevenir el daño.

La singularidad jurídica de la responsabilidad civil derivada de los delitos viales viene determinada por la existencia de un sistema legal de valoración de preceptiva aplicación para la cuantificación de los perjuicios consecuencia del daño corporal (1.4, 61, 93 y 134 LRCSCVM) y el nacimiento de una acción directa contra la entidad aseguradora (art. 117 CP y 76 LCS) para cuyo ejercicio están legitimados, en el marco del proceso penal, tanto los perjudicados (art. 110 LECrim), como el Fiscal (art. 108 LECrim). El art. 108 LECrim. atribuye al Ministerio Fiscal el derecho-deber de ejercitar la acción civil juntamente con la penal independientemente de la que tienen atribuida los propios perjudicados por el delito mediante la acusación particular. Como declara la STC nº 98/1993, de 22 de marzo, *la simultaneidad de la acción penal y la acción civil y, sobre todo, su ejercicio preceptivo por el Fiscal beneficia directamente a los sectores de la población menos dotados económicamente, a quien facilita la defensa de su derecho, para conseguir con esa actuación tuitiva la igualdad efectiva de individuos y grupos, a la cual encamina el art. 9 CE y, con ella, la justicia.*

Este ejercicio de la acción civil “por ministerio de la ley” -entre otras, STS, 2ª, de 23 de septiembre de 2015 (rec. 582/2015), y 12 de febrero de 2019 (rec. 1469/2017)- solo decae cuando la renuncia es expresa (art. 108), clara y terminante (art. 110 LECrim) o cuando el perjudicado se la reserva para ejercitarla ante el orden jurisdiccional civil, no bastando la actitud pasiva del perjudicado ante el ofrecimiento de acciones civiles. Señala la STS, 2ª, de 6 de abril de 2017 (rec. 1382/2016), *“El artículo 108 de la LECrim obliga al Ministerio fiscal a entablar, juntamente con la penal, la acción civil y ello con independencia de que “haya o no en el proceso acusador particular”. La única excepción prevista es la de que el “ofendido renunciare EXPRESAMENTE su derecho”. Es evidente que el mayor o menor acierto de ese ofendido actuando en el proceso, no supone renuncia expresa a ser indemnizado en ninguna medida. Ni en la cuantía ni en las personas que deban indemnizarle”*

Las exigencias del nuevo sistema legal en cuanto a la necesidad de acreditar detalladamente las circunstancias personales, familiares y económicas de la víctima y la complejidad en el cálculo de las partidas resarcitorias basadas en cálculos actuariales frente a la aplicación automática del factor de corrección por perjuicios económicos del anterior baremo, han supuesto, junto a indiscutibles ventajas, un laborioso proceso de aportación de información y documentos que no siempre se compadece con la capacidad de reacción del perjudicado tras el impacto emocional del accidente y sus secuelas, acentuándose el riesgo de descuidar la aportación del material probatorio preciso



para la cuantificación de las indemnizaciones en aras de la celeridad, máxime tras la instauración de los nuevos plazos de instrucción en el art. 324 LECrim.

El resultado es una deficitaria investigación de las circunstancias determinantes de la cuantificación del perjuicio y el ofrecimiento de indemnizaciones desajustadas con las normas vigentes. En particular, se viene detectando una deficiente aplicación de las normas relativas a la cuantificación conforme a los importes vigentes a la fecha del accidente (art. 40 LRCSCVM), al resarcimiento del perjuicio particular causado por intervenciones quirúrgicas (art. 140 LRCSCVM); a la renuncia al ejercicio de acciones civiles por parte de los representantes legales de menores o personas con discapacidad (arts. 166 y 1810,1811 CC) o la indemnización del lucro cesante, no solo en el supuesto más generalizado de lesiones temporales (art. 143 LRCSCVM), sino incluso cuando su resarcimiento debería producirse *ex lege* (art. 82 LRCSCVM) o a que la prueba de los ingresos no es precisa por partirse del salario mínimo profesional anual (arts. 83, 84, 131 LRCSCVM).

Por todo ello, **el Fiscal, como órgano de salvaguarda de los derechos de la víctima del delito, debe desplegar su actividad para garantizar el máximo rigor en la información de derechos del perjudicado, dada la importancia de esta diligencia como garantía de la tutela judicial efectiva de la víctima (entre otras, SSTC 136/2002, de 3 de junio y 298/2000, de 11 de diciembre), así como para posibilitar una declaración detallada de los daños y perjuicios sufridos y la aportación al proceso de todos los elementos de prueba que pudieran fundamentar su reclamación.** Como recuerda la Instrucción de la Fiscalía General del Estado 8/2005, de 26 de julio FGE, *sobre el deber de información en la Tutela y Protección de las Víctimas en el Proceso Penal*, en ocasiones, puede resultar preciso el intercambio de información entre el Fiscal y el perjudicado para un eficaz ejercicio de la acción civil. Todo ello sin olvidar los distintos estándares probatorios en materia de responsabilidad civil.

Como recuerda la Sala Segunda en STS 302/2017, de 27 de abril, *"la presunción de inocencia no alcanza a los hechos que dan lugar a responsabilidad civil y las dudas no han de resolverse necesariamente en favor del supuesto responsable civil (...) pese a hallarnos en un proceso penal los criterios de evaluación de la prueba no han de ser idénticos a los manejados para avalar una condena penal - certeza más allá de toda duda razonable-. En trance de fijar las consecuencias civiles de un delito rigen otros estándares de prueba - lo más probable- "* O la Sala Primera en STS de 18 de mayo de 2009 (rec 1932/2004) *El principio in dubio pro damnato [en la duda en favor del perjudicado] constituye una secuela del principio de reparación íntegra del daño en que se fundamenta nuestro sistema de responsabilidad civil, que igualmente aconseja inclinarse por la opción más favorable al resarcimiento cuando existen dudas sobre el alcance de un precepto legal en el que se regula la procedencia o la cuantía de la reparación.* En el mismo sentido STS, 1ª, de 6 de mayo de 2010 (rec.142/2006).



Solo en caso de imposibilidad probatoria, podrá diferirse la concreción de la cuantía de la reparación de los daños y perjuicios a la fase de ejecución, si bien concretando las bases de la indemnización en la sentencia (art. 115 CP).

Es preciso ser consciente de las consecuencias indeseables que un posicionamiento pasivo del fiscal en el ámbito de la responsabilidad civil produciría en un terreno abonado a la indefensión, dado el lógico desequilibrio en la negociación entre perjudicados y aseguradoras, fundamentalmente cuando aquéllos no tienen asistencia letrada. A lo que se añaden las limitaciones derivadas de la vinculación del juzgador a las cuantías interesadas por el Ministerio Fiscal, en caso de no estar personado el perjudicado, dados los principios de justicia rogada y congruencia que rigen el ejercicio de la acción civil *ex delicto* [SSTS, 2ª, de 12 de febrero de 2019 (rec.1469/2017) y 5 de noviembre de 2018 (rec.2863/17)].

La solicitud por parte de víctimas y perjudicados de indemnizaciones inferiores a las que en Derecho les corresponden conforme a Baremo en el marco del proceso penal (en las negociaciones extraprocesales podrían pesar otros factores como evitar el mal del proceso, etc.) solo encuentra explicación desde la desinformación o la situación de vulnerabilidad en que quedan tras el accidente, por ello **es necesario promover la aplicación estricta de las disposiciones de la LRCSCVM con los criterios de la Circular 10/2011 y Dictamen 3/2016, en tanto no recaiga jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre la reforma del sistema de valoración, evacuando para ello cuantas consultas fueran necesarias a la Unidad de Seguridad Vial.**

Por todo lo anterior es preciso recordar para su cumplimiento las conclusiones 24ª a 29ª del Dictamen que se reseñan:

24ª En los delitos de los arts. 142 y 152 en que la víctima sea una persona menor de edad o discapacitada el Ministerio Fiscal ha de solicitar ser oído en los términos del art. 130.5º CP y antes de emitir informe interesar que se una el acuerdo con la compañía aseguradora con los informes y documentos referidos en el art. 7 LRCSCVM. Se podrá oponer a la aprobación judicial del perdón y autorización del acuerdo en los casos de especial gravedad de los hechos. También y concurra o no perdón extintivo, a la necesaria aprobación judicial de la transacción o convenio cuando sean contrarios a los derechos que estrictamente correspondan a la víctima de conformidad con las normas y Tablas del baremo de la LRCSCVM, los criterios de la Circular 10/2011 FGE y este Dictamen. Al MF corresponde velar por los derechos de los desvalidos si ha presentado denuncia en los términos del art. 105 LECr.

25ª. Debe examinarse la posibilidad de formular denuncia del art. 105 LECr, con ponderación de las circunstancias concurrentes, cuando la víctima del accidente de tráfico se halle en situación de desvalimiento de orden personal, económico o social.

26ª. Ratificando y actualizando la conclusión 20ª de la Circular 10/2011 FGE, en los procesos incoados por delitos de los arts.142 y 152 CP, al MF



corresponde velar para que a las víctimas de accidentes de tráfico se les respeten en toda su extensión los derechos de que son titulares conforme al art. 3- 26 de la Ley 4/2015 y de las previsiones sobre Oficinas de Asistencia a las Víctimas y sus funciones así como la Formación, Cooperación y buenas prácticas de los arts. 27 a 34.

27ª. En particular y en los términos del art 773.1 LECr al MF corresponde tutelar el derecho a la información de las víctimas de accidentes de los arts. 109 y 776. LECr. reformados y en su regulación general de los arts. 5-7 de la Ley 4/2015, de modo muy destacado en su faceta del art. 5.1.e) en virtud del que se les facilitará información sin retrasos sobre "...indemnizaciones a las que pueda tener derecho y en su caso procedimiento para reclamarla...". Se satisfará este esencial derecho en la diligencia del art. 109 LECr, suministrando una información específica y esencial sobre la indemnización que les pueda corresponder conforme al baremo del Seguro y prestando especial atención a las que se hallan en situación de vulnerabilidad económica o social. En los casos en que se dicte auto de los arts. 779.1.1 y 2 LECr sin realizarla, ha de examinarse la viabilidad del recurso con el fundamento añadido de que los arts. 5-7 LSV exigen la instrucción de derechos referida en la diligencia del art. 109 LECr, debiéndose estar a lo indicado en el Dictamen 2/2016 de este Fiscal de Sala.

28ª. Insistiendo en las indicaciones de la Instrucción 8/2005 FGE y Circular 10/2011 FGE y en su trascendencia para la defensa de los derechos de la víctima, es preciso promover la pronta comparecencia de la víctima o perjudicado en el Juzgado para aportar los datos familiares, personales, de salud y económicos relevantes a fin de determinar la cuantía de la indemnización y poner en marcha el esencial mecanismo de la oferta motivada a se hace referencia en el apartado siguiente.

29ª. En el contexto del ejercicio de las acciones civiles de los perjudicados, el Ministerio Fiscal puede solicitar la puesta en marcha de los mecanismos de la oferta y respuesta motivada del art. 7 LRCSCVM al ser un relevante instrumento normativo para concretar la cuantía indemnizatoria, consignarla o abonarla y, en relación con ella, para las previsiones del apartado 6 sobre señalamiento de fianza y pensiones y art. 9. b) sobre el auto de suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida. Estas pretensiones no se formularán de modo automático sino en función de las circunstancias concurrentes como cantidades entregadas, tiempo transcurrido desde el accidente y acreditación probatoria del supuesto tabular.

En síntesis, los Fiscales Delegados han de velar desde el comienzo de la instrucción y en la fase de investigación policial por la aportación de los elementos probatorios que justifican los supuestos normativos de aplicación de la ley 35/2015, promoviendo protocolos de actuación, ejercitando con plenitud la acción civil y tutelando los derechos de las víctimas hasta el momento de dictarse sentencia firme. El Dictamen 3/2016 incluye un Anexo orientativo para esta tarea, pudiendo dirigirse instrucciones a las Policías de Trafico para que en el atestado aporten los



datos correspondientes que permitan las circunstancias, pudiendo completarlo en atestado ampliatorio en momento más alejado de los hechos.

Para coordinar la función de los Fiscales-Jefes y visadores con la de los Delegados y promover la unidad de criterio en las cuestiones jurídicas penales y civiles, el Fiscal de Sala va a remitir a partir de ahora los oficios de supervisión de los escritos de acusación contemplados en la Instrucción 1/2015 a los Fiscales-Jefes y enviarles los ya remitidos a los Delegados en este año.

SEXTA.- Sobre los programas PROSEVAL y TASEVAL por delitos contra la seguridad vial.

En los trabajos presentados por autoridades y expertos penitenciarios se constató la implantación de los programas PROSEVAL Y TASEVAL para la pena de trabajos en beneficio de la comunidad del art. 49 CP y las relevantes medidas de reinserción que se llevan a cabo en los CIS. Por ello **los Fiscales Delegados y Enlaces deben a partir de las Jornadas coordinarse con los Fiscales de Vigilancia penitenciaria y plantearse una visita a los establecimientos penitenciarios, en particular CIS y, en todo caso, tener información precisa que les lleve a conocer la realidad de los recursos y medidas de reinserción con que se cuenta en cada territorio e impulsar en las conformidades, conforme a la Circular 10/2011 (págs. 79-82), la aplicación de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, en particular en su modalidad de cursos o talleres de formación y actividades del art. 5.1 del RD 840/2011, de 17 de junio, y las medidas del art. 83.1.6º a 9º CP, siempre ponderando las circunstancias del caso y desde la perspectiva de que el ingreso en prisión ante la alternativa legal ha de ser restrictivo, dado el espíritu informador de los arts. 80 y ss. CP contrario al internamiento en establecimiento penitenciario cuando se trata de penas cortas privativas de libertad del que es expresivo en los delitos viales de peligro el art. 385 ter.**

SÉPTIMA.- Sobre educación vial.

La Fiscal Delegada de Córdoba por encargo del Fiscal de Sala desarrolla un proyecto experimental sobre la educación vial en todas las edades y ámbitos sociales, laborales y familiares (Colegio, Universidad, Autoescuelas, Empresa, Tercera Edad), en estrecho contacto con la Policía Local y coordinación de recursos educativos en la provincia de Córdoba, impulsando una Mesa con examen de modelos y técnicas educativas, participando en Congresos nacionales e internacionales. Con todo ello podrán plantearse en las Memorias FGE iniciativas legislativas en la esencial estrategia para la seguridad vial y movilidad sostenible como es la educativa, extensiva a los hábitos y actitudes ante la movilidad en la ciudad. **A partir de las Jornadas los Fiscales Delegados y Enlaces de Área procurarán contactar con la Policías Locales de su territorio para conocer sus iniciativas en educación vial, siendo**



deseable un compromiso efectivo de los delegados en esta trascendental materia.

OCTAVA.- Sobre el Proyecto de investigación sobre seguridad vial y sistemas de retención para afectados por Osteogénesis Imperfecta.

Por último en las Jornadas se recordó a Vanesa Alba, enferma de osteogénesis imperfecta en grado severo y sobre todo luchadora para superar las discriminaciones derivadas de esta enfermedad rara, recientemente fallecida. Por su impulso se firmó en 2015 un Convenio de investigación científico-jurídica, objeto de atención en las Memorias FGE de años pasados, para lograr un sistema de protección que evitara los gravísimos riesgos de circular en vehículos sin los específicamente adaptados a su enfermedad -y para todos los que la padecen en distinto grado- y se suscribió un Convenio con la Fundación Mapfre, INSIA, FEDER, AMOI Y AHUCE, asociaciones de afectados, colaborando la Doctora Bueno del Hospital de Getafe, único en toda España que presta atención específica a estos enfermos. El Fiscal Adscrito D. Mario Sanz tras el estudio de la compleja normativa sobre homologaciones asistió al Congreso internacional de Munich en el que los mejores expertos europeos y americanos reconocieron la iniciativa de la Fiscalía española presentando una publicación conjunta. Cuando se estaba a punto de fabricar un primer simulador, falleció y de ahí que **el Proyecto se llame en lo sucesivo “Proyecto Vanesa Alba sobre sistemas de protección para enfermos de osteogénesis imperfecta”**. Se está pendiente de culminarlo y presentar una publicación científica y el diseño definitivo de modelos adaptados a los enfermos. **A partir de las Jornadas se abre el proyecto a los Fiscales Delegados y de Enlace que quieran colaborar con su asistencia a reuniones y estudios sobre régimen jurídico europeo e internacional de homologación de sistemas de protección e iniciativas en la materia, examinando lo realizado hasta el presente en la página web Fiscal.es o contactando con la Unidad Coordinadora.**