

AL JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN
NÚMERO 4 DE GERNIKA

DILIGENCIAS PREVIAS NÚMERO 169/2020

OIHANA PEREZ VALCARCEL, procuradora de los tribunales y de Don **JOSU BERAZA HERNANDEZ** y Doña **MIREN AGURTZANE URIARTE MADARIAGA**, según consta debidamente acreditado en el procedimiento arriba referenciado, ante este ilustre Juzgado comparezco y como mejor proceda en Derecho, **DIGO** :

Que por medio del presente escrito, interesa al derecho de esta parte a la vista de nuevas pruebas obtenidas en relación con el siniestro automovilístico en el que perdió la vida el hijo de mis mandantes, que se proceda al **desarchivo de las Diligencias arriba referenciadas y a la práctica de las diligencias probatorias interesadas en el suplico del presente escrito**, y todo ello, en base a las siguientes :

ALEGACIONES

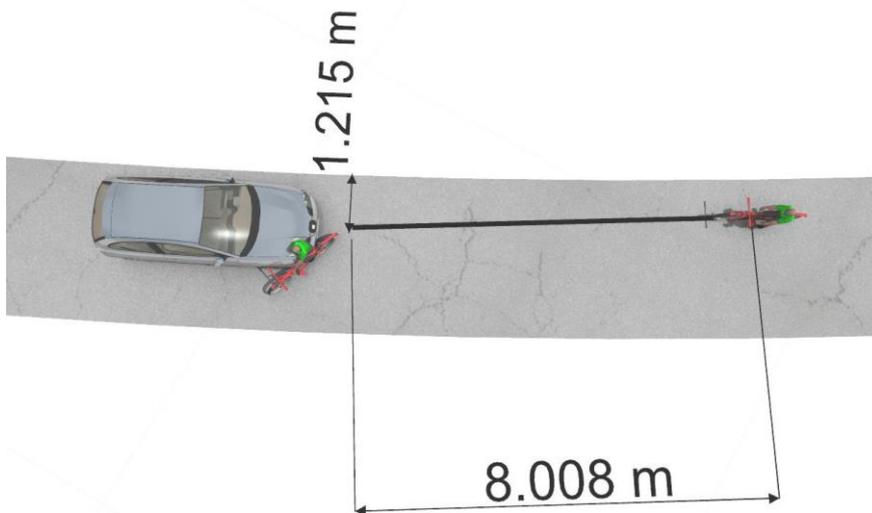
PRIMERA.- Que el día 28 de octubre de 2021, se dictó Auto por el Juzgado al que me dirijo acordándose en su parte dispositiva el sobreseimiento provisional de la causa, lo que motivo que el día 09 de noviembre de 2021, se formulase el oportuno Recurso de Apelación ante la Audiencia Provincial de Bizkaia. Desgraciadamente el pasado día 06 de abril de 2022, la Sección Sexta de Audiencia Provincial de Bizkaia dictó Auto confirmando el Auto de archivo de fecha 28/10/21, siendo dicha resolución firme .

SEGUNDA.- Mientras se resolvía el Recurso de Apelación ante la Audiencia Provincial, y ante la repercusión que en determinados medios de comunicación se estaba dando a la terrible situación padecida por los denunciantes, la Asociación **STOP VIOLENCIA VIAL** mostró su

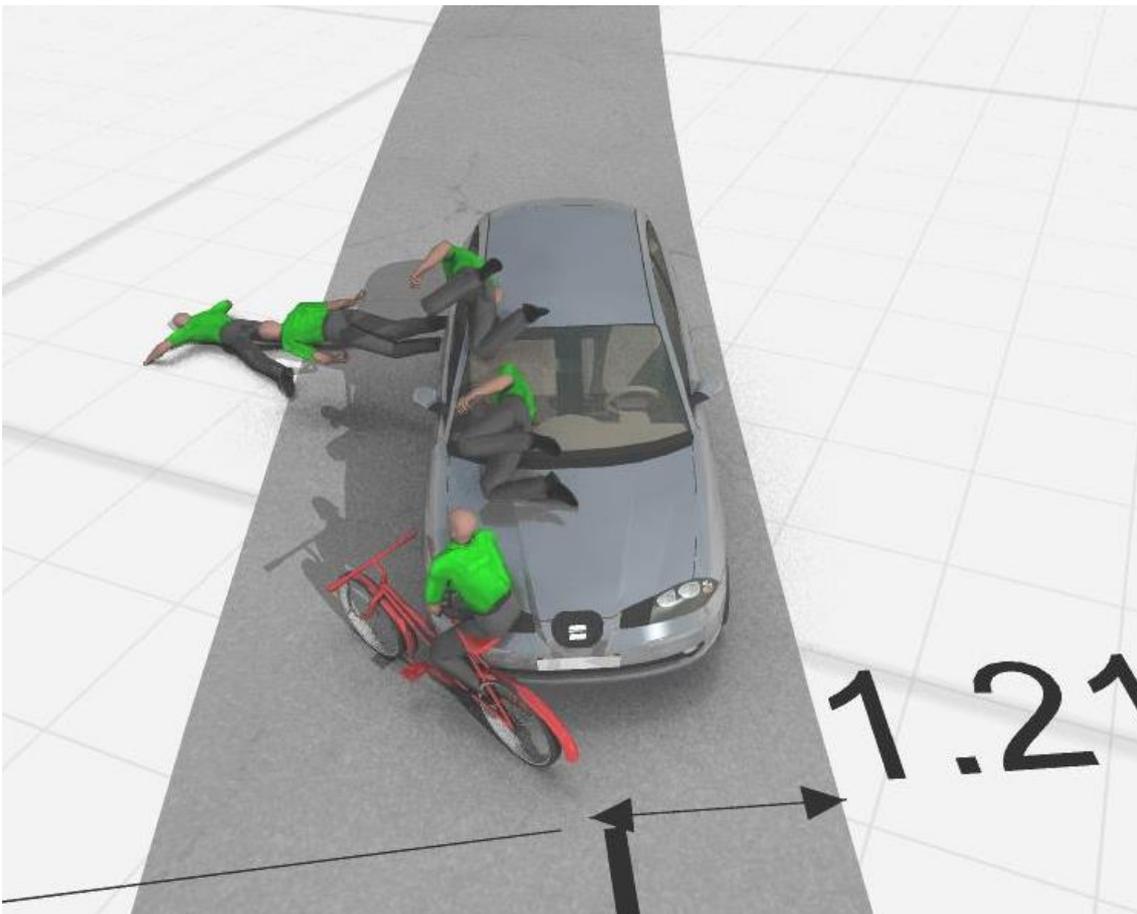
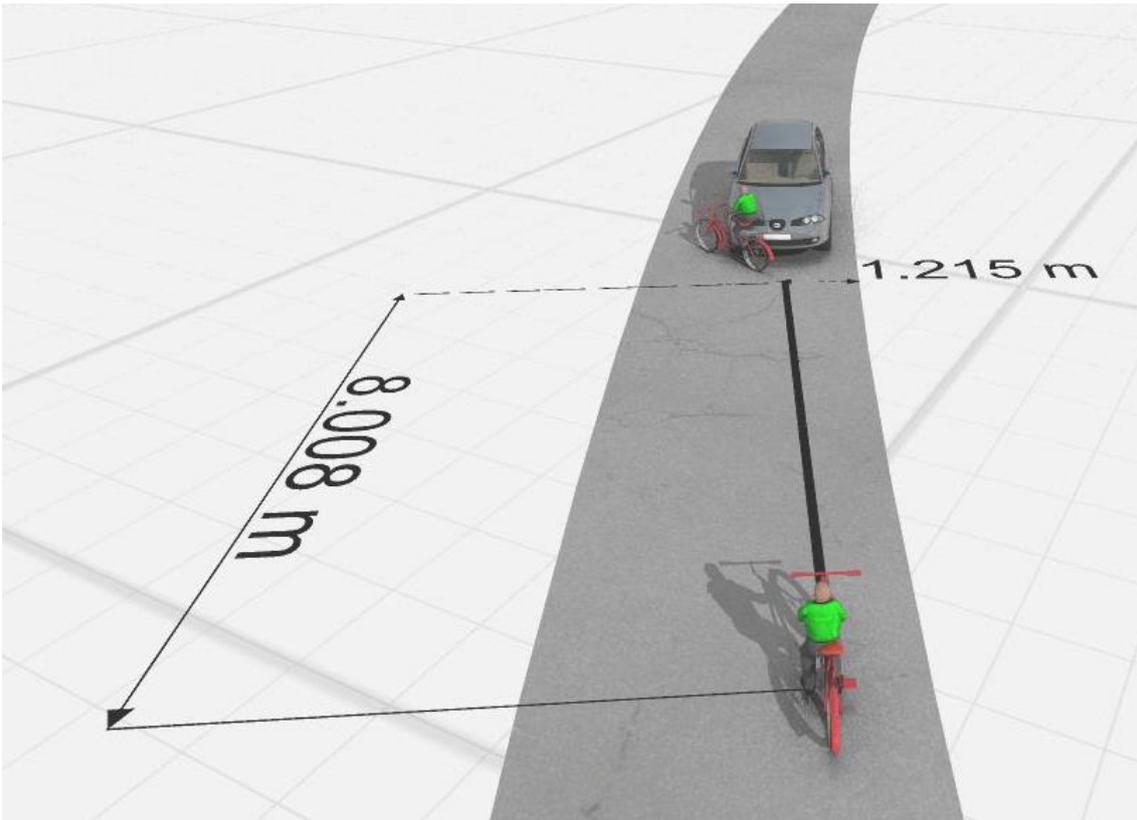
solidaridad y apoyo a los perjudicados, haciéndolo igualmente uno de los gabinetes de reconstrucción de accidentes más prestigioso de la Comunidad Autónoma, **ITRASA (INVESTIGACIÓN TÉCNICA Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES)**, ofreciéndose de modo altruista a reconstruir el accidente donde falleció el niño de los denunciantes, a lo cual accedieron mis mandantes.

Los técnicos de **ITRASA**, Don **PEDRO GUTIERREZ** y Don **AITOR IBARRA**, emitieron dictamen el pasado día 16 de marzo de 2022, en el que desmenuzan el Atestado de la Ertzaintza evidenciando todas las contradicciones del mismo, y concluyendo lo siguiente :

En relación con el accidente, tipo y condiciones del lugar, los peritos afirman que el accidente es una colisión fronto-lateral entre una bicicleta y un turismo.



Y situando las huellas de frenado, según establece el Atestado de la Ertzaintza, y la ubicación de los daños en la bicicleta y el frontal derecho del turismo, el impacto **SE DEBE SITUAR** de la siguiente forma.

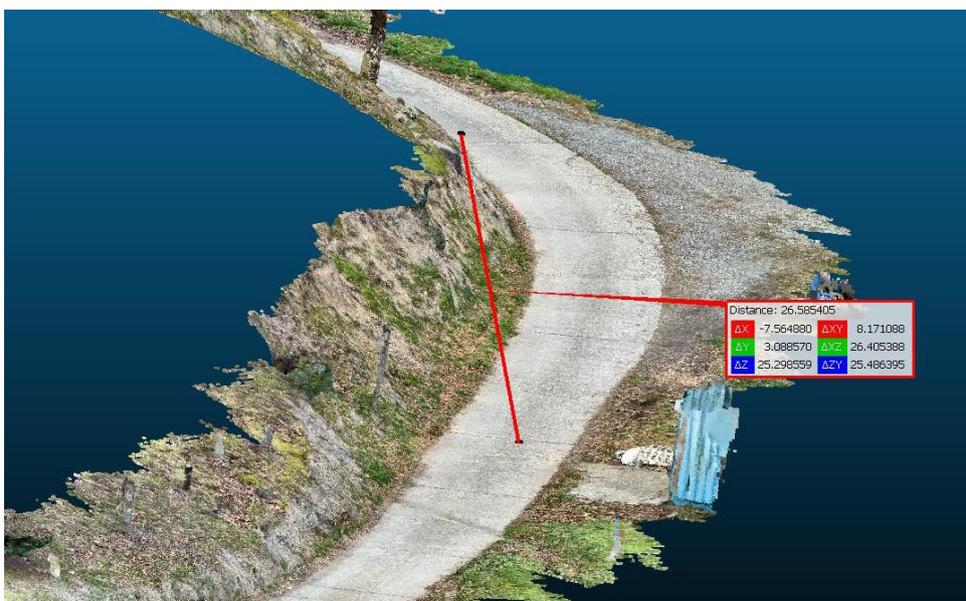




Este impacto es el plausible con la ubicación de daños en paragolpes, capo, cristal delantero, techo del vehículo y con las lesiones del ciclista Iurgi Beraza.

En relación con las características del lugar del accidente

Se realiza un escaneado laser 3D, que permite analizar con máxima precisión las condiciones y dimensiones de la vía, así como de las zonas aledañas



Comprobándose que la anchura de la calzada es de 3.10 metros y la distancia de visibilidad en el momento del accidente asciende a 26.5 metros, lo que representa unos 30 metros de recorrido, la Ertzaintza indica una visibilidad a ojo de, entre 15 y 20 metros (pág.43 del Atestado). Asimismo, la pendiente o desnivel existente oscila entre el 09 y el 11,6 % y no del 4 al 6%, como indica la Ertzaintza. Analizando los laterales de la vía, se demuestra que existen varias decenas de metros tanto de anchura como de longitud.





Se observa claramente en la fotografía que, a la derecha de la vía, según sentido seguido por el turismo, existe una zona terriza, diáfana de varios metros de anchura y longitud, y con un desnivel máximo de 4 centímetros. La imagen desde el puesto de conducción permite la percepción y la maniobra libre hacia la derecha, sin riesgo alguno, que hubiera evitado la colisión.



Como igualmente se aprecia en la imagen, el límite de velocidad de la vía es 20 km/h y no 30km/h como se indicaba erróneamente en el Atestado.

En relación con el vehículo, los peritos acuden a la ficha técnica del mismo en contraposición con lo realizado por la Ertzaintza, que obvian este dato y establecen la anchura del vehículo causante del siniestro a bulto, en aproximadamente 2 metros.

La anchura, sin embargo, es de 1,64 metros, lo cual es un dato importante para analizar el presente accidente



Del análisis de las fotografías a color del Atestado, se observan en el vehículo causante del siniestro, daños evidentes del accidente, como por ejemplo, en el parabrisas delantero, principalmente en su lado derecho, daño por hendidura en el extremo derecho del techo, daños estructurales en paragolpes delantero, principalmente en lateral derecho, faltando la tapa inferior del paragolpes a esa altura.

Todo ello indica que la ubicación de los daños en el lado derecho del turismo, coinciden con la zona contra la que colisiona la bicicleta. Además, la marca referida anteriormente en el capo del turismo, indica una posible trayectoria del ciclista (lurgi), que al deslizarse sobre él dejó una impronta clara y evidente. (como se refleja en las fotografías nº 5 y nº 9 del atestado de la Ertzaintza).

En la página 18 del informe pericial de ITRASA, los peritos al analizar el Atestado manifiestan que el mismo recoge algunos datos objetivos, si bien, otros, han pasado desapercibidos para el equipo instructor, como por ejemplo:

- Que en el momento del accidente, NO existe la limitación genérica de 30 km/h en vía urbana, su incorporación al Reglamento General de Circulación es posterior a esa fecha.
- Que en el lugar existe una señal específica de limitación de velocidad de 20 km/h.
- Que la pendiente en el lugar del accidente está comprendida entre un 9 – 11,6 %.
- Que la anchura de la calzada se sitúa entre 3,10 / 3,15 metros en la zona del accidente.
- Que el turismo implicado, tiene una anchura, que aparece en su tarjeta de características técnicas de 1,64 metros.
- Que si el turismo tiene una anchura de 1,64 metros, quedarían libres 1,46 metros, además de toda la zona terriza a la derecha del turismo, de varios metros de anchura.
- Que las huellas de frenada de la bicicleta, en su parte final están a 1,2 metros del borde de la vía, pero se inician más cerca del borde, incluso a menos de 1 metro de éste (sentido contrario del turismo).
- Que **NO** se puede aceptar, como apriorismo, la posición del turismo, indicando que “podría circular lo más próximo posible al borde derecho”, máxime cuando en diligencias previas se indica que se **DESCONOCE LA TRAYECTORIA DEL TURISMO**.
- Que el conductor del turismo, ascendiendo una pendiente del 9-11,6%, manifiesta circular a 10-20 km/h, y que ve al ciclista, a pesar de accionar el freno al máximo, en el momento de la colisión y, según su propia declaración, el turismo NO estaba detenido.

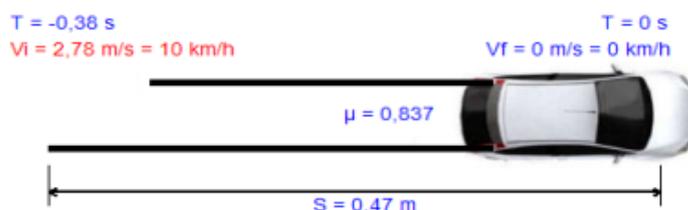
Para saber si el conductor dice la verdad, los peritos utilizan el software especializado SAM RAT, comenzando el cálculo a 10 y 20 km/h.

A 10 km/h, con una pendiente ascendente del 9%, y una adherencia $\mu=0,75$ tenemos

INFORME SAMRAT

Cálculo de Velocidad por Huella de Frenada (Mod. General)

Esquema:



Expresión Aplicada:

$$v_i = 3,6 \cdot \sqrt{\left(\frac{v_f}{3,6}\right)^2 + 2 \cdot (\mu \cdot \cos \alpha + \operatorname{sen} \alpha) \cdot g \cdot S}$$

Datos:

Velocidad al Final de la Huella de Frenada (v_f) = 0 m/s = 0 km/h

Longitud de la Huella de Frenada (S) = 0,47 m

Coefficiente de Rozamiento de la Vía (μ) = 0,75

Aceleración de la Gravedad (g) = 9,81 m/s²

Pendiente de la Vía (α) = 5,143°

Resultados:

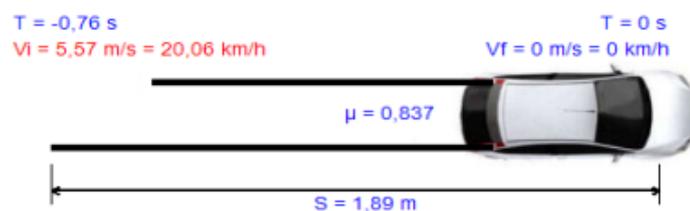
Velocidad de Circulación (V_i) = 2,778 m/s = 10,001 km/h

Observamos que el turismo se detiene en tan sólo 0,47 metros y 0,38 segundos.

A 20 km/h, con una pendiente ascendente del 9%, y una adherencia $\mu=0,75$ tenemos

Cálculo de Velocidad por Huella de Frenada (Mod. General)

Esquema:



Expresión Aplicada:

$$v_i = 3,6 \cdot \sqrt{\left(\frac{v_f}{3,6}\right)^2 + 2 \cdot (\mu \cdot \cos \alpha + \operatorname{sen} \alpha) \cdot g \cdot S}$$

Datos:

Velocidad al Final de la Huella de Frenada (v_f) = 0 m/s = 0 km/h

Longitud de la Huella de Frenada (S) = 1,89 m

Coefficiente de Rozamiento de la Vía (μ) = 0,75

Aceleración de la Gravedad (g) = 9,81 m/s²

Pendiente de la Vía (α) = 5,143 °

Resultados:

Velocidad de Circulación (V_i) = 5,571 m/s = 20,056 km/h

A 20 km/h, tras accionar el freno, el turismo se detiene en 1,89 metros y en tan sólo 0,76 segundos.

- **En cuanto a la vía y el límite de velocidad**, tenemos los siguientes datos, que nos llevan a la confusión:

Cuando definen la vía, la Ertzaintza establece el límite de velocidad, como GENÉRICA de 30 km/h. Sin embargo, en la fecha del accidente, NO EXISTÍA NINGUN LUGAR URBANO O INTERURBANO, donde la velocidad máxima GENÉRICA fuera de 30 km/h, el límite genérico urbano era de 50 km/h

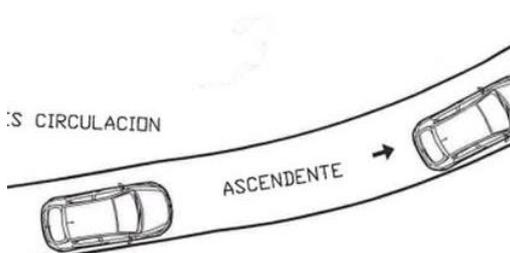
- Posteriormente, en las diligencias de investigación y causas, nos establecen que esta velocidad máxima, era por señal específica de limitación de velocidad.

En el inicio del camino, nada más abandonar la carretera BI-3448, existe una señal vertical de limitación de velocidad, de **prohibición de 30 km/h como velocidad máxima.**

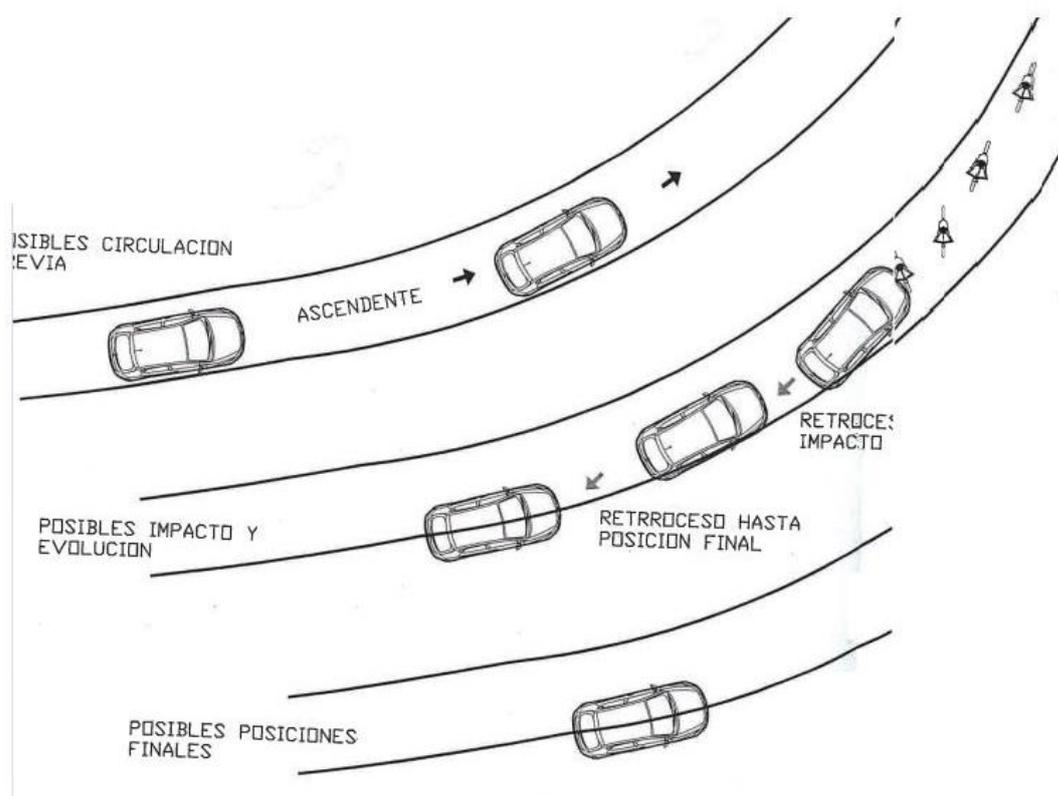


No se aporta por la Fuerza Instructora fotografía alguna de esta señal.

Y si esto no fuera poco, el Equipo Instructor, realiza unos croquis, **SIN ESCALA, DESPROPORCIONADOS**, que llevan al error a quien los analice, sin tener la información adecuada. **No es aceptable de ninguna de las maneras, realizar una evolución en una investigación, sin considerar las dimensiones reales y las proporciones, máxime, cuando se desconocen otros datos objetivos.**



- En el Atestado, **No** se han realizado ningún tipo de cálculo de velocidades, ni se tiene clara la posición real de ambos vehículos previos, ni en el momento de la colisión. Existen unas huellas de turismo, que “podieran” ser del turismo implicado, y unos daños objetivos, que nos aportan información sobre velocidad y/o trayectorias tras la colisión. Las marcas en capo, parabrisas y techo nos indican la trayectoria del ciclista tras colisionar, su posición nos indica una velocidad “mínima necesaria”, para alcanzar esas posiciones, pero esto NO es investigado, ni interpretado por el equipo instructor.
- Tras el impacto, se “estiman” unos movimientos post colisión, de los cuales NO se tiene prueba o dato alguno objetivo. Se indica que el turismo retrocede, algo difícilmente explicable desde la ciencia, un turismo con más de 1 tonelada, en movimiento, embiste a un ciclista casi parado y fruto del impacto, **NUNCA EL TURISMO PUEDE SALIR “REBOTADO” HACIA ATRÁS**, sino continuará avanzando, fruto de la mayor cantidad de energía (y cantidad de movimiento) en el momento del impacto.



Las proporciones turismo/vía, no se mantienen, no hay ninguna prueba/indicio que indique el retroceso, como consecuencia del impacto, si no es un movimiento voluntario realizado por el conductor del turismo.

NO es aceptable una conclusión, carente de rigor científico de la manera:

Las posibles causas del accidente pudieron ser las siguientes:

Tras analizar y estudiar los distintos rastros, marcas e indicios encontrados, así como la declaración del conductor del turismo, este equipo instructor esta en la creencia que el accidente de tráfico se produjo por una fatal desgracia. No creen en la responsabilidad de ninguno de los distintos factores intervinientes en el accidente, como seguidamente se procederá a explicar.

No se analizan como se requieren en estos casos los tiempos de reacción y ejecución, ni las posibles maniobras evasivas, ni tampoco se mide con precisión la distancia de visibilidad para poder establecer la “atención” a la conducción.

Se conoce la posición y longitud de las huellas del ciclista, que nos aportan información sobre el “riesgo” que percibió el ciclista y que le llevó a accionar el freno, dejando una impronta de 8 metros. Esta información, nos aporta datos objetivos y por lo tanto científicos como son:

- Que el ciclista percibe el peligro.
- Que actúa sobre el freno.
- Y que Frena durante al menos 8 metros.

Esta conducta volitiva del ciclista requiere un tiempo de reacción + un tiempo de ejecución + tiempo de frenado.

Conocida la pendiente, la adherencia y la longitud de la huella, se puede determinar no sólo la velocidad, sino el **TIEMPO MÍNIMO NECESARIO** desde que percibe el riesgo el niño hasta la colisión contra el turismo.

Un ciclista, con un tiempo de reacción de 1 segundo, que bloquea su freno trasero dejando una impronta de 8 metros, en una vía, con un 9% de pendiente descendente, **precisa de 3,333 segundos, COMO MÍNIMO, desde que percibe el riesgo hasta el impacto.**

El conductor del turismo, que percibe al ciclista, no es capaz de detenerlo circulando a 20 km/h, cuando se ha acreditado que PODÍA HACERLO, en 1 segundo de tiempo de reacción a los que hay que sumarle 0,76 segundos en la frenada, es decir tan sólo 1,76 segundos. Esto indicaría que podía haber detenido el turismo antes de que el ciclista terminase su frenada y por tanto HUBIERA EVITADO LA COLISIÓN.

Este dato OBJETIVO, nos lleva a un escenario que plantea al menos 3 situaciones que indiquen directamente en la consecución del accidente.

1. Que la velocidad del turismo fuera notablemente superior a los 20 km/h que indica su conductor.
2. Que la atención del conductor no fuera la adecuada, suficiente, necesaria y obligatoria.
3. Que el conductor del turismo pudo realizar una maniobra evasiva, hacia su derecha evitando la trayectoria del ciclista, al margen de su posición real en la calzada en el momento previo al accidente y en el momento del accidente.

Los innumerables estudios científicos de colisiones y atropellos, nos aportan datos relativos a la posición de los daños en un turismo y la relación con su velocidad.

En el lugar del accidente, hay una visibilidad de 25 – 26 metros para el conductor para poder percibir al ciclista. Circulando a 20 km/h, un turismo precisaría al menos 4,5 segundos para recorrerlos.

Se ha medido la distancia “in situ”, con el levantamiento laser 3D y software especializado en reconstrucción de accidentes de tráfico Virtual Crash 5.0



EN CUANTO AL ANÁLISIS DE LA VELOCIDAD DEL TURISMO EN LA COLISIÓN, el equipo de técnicos señala:

Que a pesar de carecer de algunos datos objetivos, los técnicos firmantes usaron como elementos de trabajo, todos aquellos que se pueden considerar como irrefutables.

En este caso, tenemos los daños del turismo, daños en el parabrisas e incluso en el techo.

En éste supuesto, la literatura científica y los diferentes manuales de reconstrucción de accidente, y concretamente los últimos, realizados por la Universidad Carlos III y la Guardia Civil en el año 2020, nos indican en el caso de colisiones entre turismos y ciclistas, lo siguiente :

a) Impacto de la cabeza (WAD)

Comenzando por los puntos de contacto de la cabeza de un ciclista en una colisión en la cual el frontal del vehículo impacta con el frontal de la bicicleta, se puede observar que la dispersión de estos puntos de impacto se encuentra localizada en el área de WAD 1500, excepto el caso del impacto a 20 Km/ que está en el área de WAD 1000 (Carollo, Virzi-Mariotti, & Scalici, 2014).

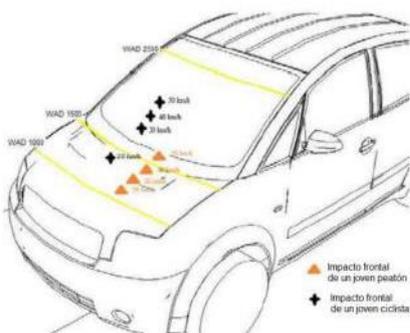
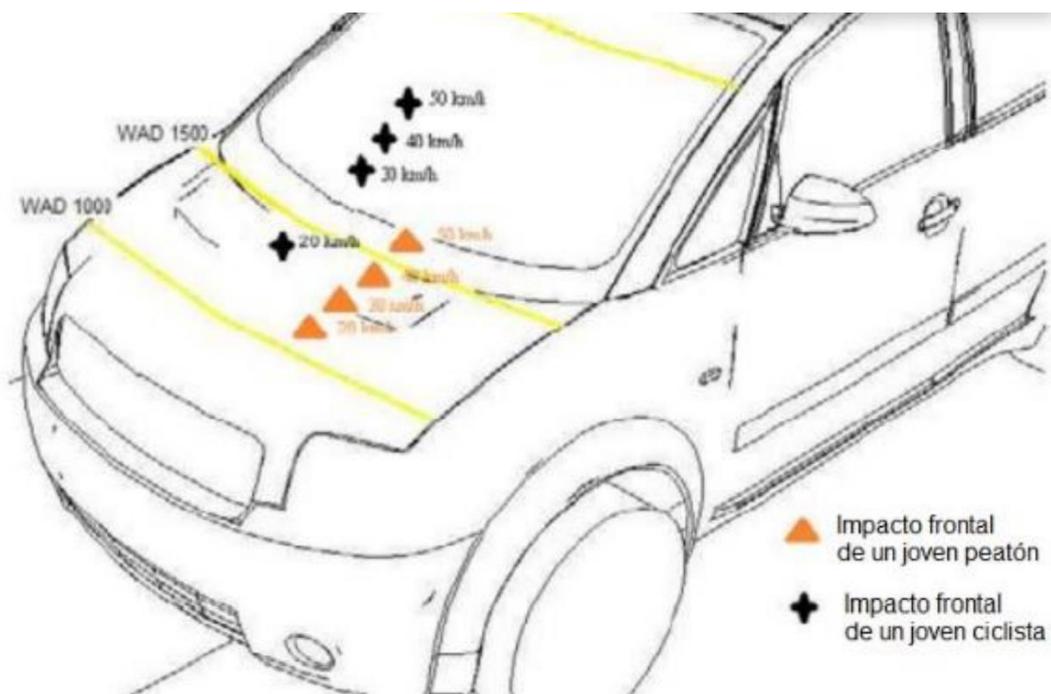


Figura 233: Puntos de impacto de la cabeza en una colisión con el frontal de una bicicleta

Por lo tanto, los daños en el parabrisas ya nos están indicando una velocidad de circulación por parte del turismo de al menos 50 km/h (sin considerar los daños en la parte más alta del parabrisas y del techo del turismo).

En nuestro accidente, tenemos los daños situados todavía en una parte más elevada del parabrisas, lo que nos indicaría un rango superior incluso a los 50 km/h.



Por consiguiente, se puede afirmar que la velocidad del turismo era excesiva y muy superior a la máxima de la vía (20 km/h).

En una situación de visibilidad restringida, por el trazado y conocido éste, circular a una velocidad desproporcionada y excesiva en este lugar implica un riesgo evitable.

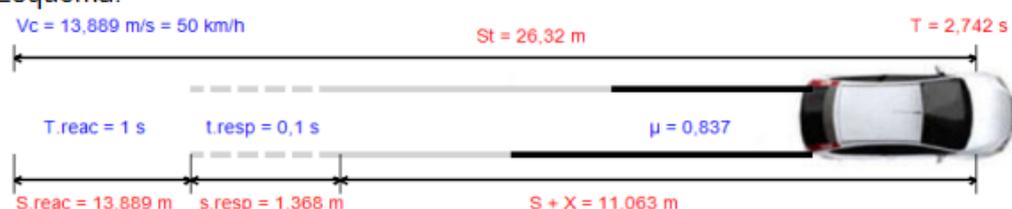
A esta velocidad la distancia de detención aumenta exponencialmente, realizamos el cálculo:

Distancia de detención a 50 km/h con un tiempo de reacción del conductor de 1 seg.

Informe SamRAT

Cálculo de la Distancia de Parada (Modelo 3 Fases)

Esquema:



Expresión Aplicada:

$$S = \frac{V_c}{3,6} \cdot (t_{\text{reac}} + t_{\text{resp}}) - \frac{1}{4} (\mu \cos \alpha + \text{sen} \alpha) \cdot g \cdot t_{\text{resp}}^2 + \frac{\left(\frac{V_c}{3,6} - \frac{1}{2} (\mu \cos \alpha + \text{sen} \alpha) \cdot g \cdot t_{\text{resp}} \right)^2}{2 \cdot (\mu \cdot \cos \alpha + \text{sen} \alpha) \cdot g}$$

Datos:

Velocidad de Circulación (v_c) = 13,889 m/s = 50 km/h

Tiempo de Respuesta del Sistema de Frenos (0,2-0,6 s) (t_{resp}) = 0,1 s

Coefficiente de Rozamiento de la Vía (μ) = 0,75

Aceleración de la Gravedad (g) = 9,81 m/s²

Pendiente de la Vía (α) = 5,143°

Tiempo de Reacción del conductor (T_{reac}) = 1 s

Resultados:

Distancia de Parada (St) = 26,32 m

Espacio recorrido durante T_{reac} (S_{reac}) = 13,889 m

samRAT Licencia: ITRASA INVESTIGACION S.L.

Se confirma, que la distancia de detención sería de 26 metros, en una zona que según indica el atestado la visibilidad es de 20 metros, circulando a 50 km/h **NO ES POSIBLE DETENERSE ANTE CUALQUIER OBSTACULO QUE HUBIERA EXISTIDO.**

Además se comprueba, que a pesar de estar atento el conductor, la distancia que precisa para detenerse es de 26 metros, mientras que la distancia de visibilidad es de al menos 25 metros, por eso, tal y como manifiesta el propio conductor, en el momento del impacto, el turismo **NO ESTABA DETENIDO**, se encontraba frenando. **Hechos totalmente compatibles con una conducción desatenta, a velocidad excesiva y superior a la máxima de la vía.**

Además los peritos apoyan sus conclusiones en la Biomecánica de las lesiones, recogiendo en su explicación que la primera ley de Newton establece que, un cuerpo en movimiento continuará su trayectoria de una manera continua y permanente, a no ser que haya una fuerza externa que se oponga a este movimiento (es lo que ocurriría si, lanzando una piedra, ésta no se viera afectada en su movimiento por el rozamiento y por la fuerza de la gravedad).

Por el contrario, un cuerpo en reposo tenderá a permanecer en esta situación a no ser que una fuerza externa actuando sobre él lo desplace.

La segunda ley de Newton establece la cuantía de la energía determinada por el movimiento, y viene dada por la fórmula $E = 1/2 \text{ de } M \times V^2$, siendo M la masa del cuerpo y V su velocidad.

Esta ley ya indica que el factor velocidad determina en general la magnitud de la energía y, por ello, el principal determinante de la gravedad es la velocidad del objeto incidente, debido a que ese factor está elevado al cuadrado.

En cuanto a la lesividad, se deben también tener en cuenta las diferencias significativas, de masa y velocidad, entre dos los dos cuerpos que soportan el choque (lo que se denomina incompatibilidad).

Las lesiones se producen cuando una determinada estructura corporal ve superado su límite de resistencia por la energía a que ha sido sometida.

Los mecanismos de lesión corresponden a uno de los cinco siguientes, ya sean solos o combinados:

- **Flexión.** Suelen producir fracturas trasversales.
- **Extensión.** Pueden producir también fracturas trasversales y/o luxaciones articulares.
- **Tracción.** Suele producir desgarros cutáneos, musculares, luxaciones, etc.
- **Compresión.** Se debe a la aplicación de una fuerza en sentido longitudinal, tal como se produce en el caso de un nadador que se tira de cabeza a una zona con poca agua, quedando su cabeza comprimida contra el suelo por el resto del cuerpo que la empuja, con lo que se produce un fenómeno de émbolo

que puede dar lugar a fracturas o lesiones cervicales. Es un mecanismo para explicar las fracturas por estallido de cuerpo vertebral.

• **Torsión.** Suele producir fracturas espiroideas. Es el caso típico del esquiador cuyo esquí queda atrapado fijo, produciéndose un giro brusco de su cuerpo sobre la pierna que actúa de eje.

La autopsia de Iurgi Beraza Uriarte muestra las lesiones, principalmente en cabeza, con lesiones incompatibles con la vida, producidas por el impacto contra el turismo en el accidente.

Por lo tanto, es un hecho incontestable que la velocidad es un factor directo de la lesividad, a mayor velocidad, mayores son las lesiones que se causan, y esto se sustenta en la aplicación de los principios de la física, concretamente en la Ley de la Conservación de la Energía, que indica que la energía, ni se crea ni se destruye, solo se transforma.

Acto seguido, los peritos examinan como un vehículo, de 1.150 kilogramos, como es el del accidente, puesto en servicio y con un conductor medio, tiene una energía cinética, debido a su velocidad, que varía en función de esta, según la ecuación cuadrática:

$$E_c = \frac{1}{2} * M * V^2$$

Si conocemos la masa, calculamos la energía a 10 km/h y a 20 km/h según indica el propio conductor que circulaba y a 50 km/h, que es la velocidad que nos indica objetivamente la magnitud y ubicación de los daños en el vehículo tras el accidente.

Comprobándose que a 10 km/h el turismo tiene 4.437 julios, y que al pasar a 50 km/h, su energía es de 110.918 julios. Es decir, aumentando la velocidad en 40 km/h se ha multiplicado la energía, aumentando un 2.500% (aumenta en 25 veces). Y comparándolo con la velocidad máxima de la vía (20 km/h) la energía de la colisión supera en 6,25 veces la máxima de la vía, pasando de la máxima de 17.747 julios a 110.918 julios.

Es evidente por tanto que el conductor circulaba con exceso de velocidad **concluyendo los peritos que la evitabilidad del accidente pasaba única y exclusivamente por el respeto y cumplimiento de la normativa de tráfico (Reglamento General de Circulación R.D. 1428/2003).**

Se quebrantó el límite de velocidad y la obligatoria atención a la circulación, hechos que de manera combinada provocaron y agravaron el accidente y sus consecuencias.

El niño, a los mandos de su bicicleta ve quebrantado su principio de confianza al circular por la mitad derecha de la vía, según su sentido de circulación, cuando de repente ve invadida su trayectoria y el evidente riesgo para su integridad, que le obliga a realizar una maniobra evasiva hacia el único lugar posible, intentando frenar de manera simultánea.



Como se aprecia en la fotografía del lugar de los hechos, si el turismo circula por su mitad derecha, es evidente que existe la posibilidad de circular simultáneamente el coche y la bicicleta. El turismo mide 1,64 metros de ancho y la bicicleta 0,55 metros de anchura.



Y si además, el vehículo hubiese circulado a velocidad adecuada y por su zona de rodadura, todavía hubiese podido aprovechar la zona de tierra existente a su derecha en su sentido de la marcha para realizar cualquier maniobra evasiva y evitar el accidente .

Si lo manifestado no fuera suficiente, utilizando el Programa Virtual **Crash 5.0**, tanto al escenario como a los vehículos, los peritos constatan la posibilidad de conducción simultanea de turismo y bicicleta.



Tras lo expuesto, concluyen los peritos que :

- 1.- El accidente es una colisión fronto lateral excéntrica entre un turismo y un ciclista.
- 2.- **El turismo implicado circulaba a una velocidad excesiva y muy superior al límite máximo de la vía. Siendo el límite 20 km/h y circulando éste al menos a 50 km/h en el momento de la colisión (exceso de 150%).**
- 3.- **El exceso de velocidad, por el principio de conservación de la energía, agrava las lesiones y las consecuencias de este accidente, acreditándose que la energía aumenta exponencialmente y que supera al menos 6,25 veces la energía máxima que debía tener el turismo circulando a 20 km/h.**
- 4.- **El resultado final, examinado el estudio biomecánico y la autopsia realizada al ciclista fallecido D. Iurgi Beraza Uriarte.**

5.- El conductor del turismo NO realiza maniobra evasiva alguna, a pesar de tener más de 3,33 segundos desde que puede percibir al ciclista, sin embargo, el ciclista, realiza una frenada e intenta cambiar la dirección, para evitar la colisión, al verse quebrantado su principio de confianza, pues circulaba en su carril (mitad derecha de la calzada, que se objetiva en base a las huellas de frenada) y ve interceptada su trayectoria.

6.- El accidente era evitable únicamente con el básico y exigible respeto a la normativa de circulación por parte del conductor del turismo, conocedor de la vía, de la limitación de velocidad y del trazado de la vía, circula a velocidad excesiva, y con una evidente falta de atención según establece el Reglamento General de Circulación R.D. 1428/2003.

7.- El atestado policial, no realiza informe técnico alguno e introduce errores, no sólo en los límites de velocidad, en la señalización, en las dimensiones, carece de cálculos de velocidad, de un croquis escalado real, incluso, no realiza algunos elementos de investigación exigible en este tipo de accidentes y que tiende a la investigación obligatoria relativa a los delitos contra la seguridad vial (prueba de drogas etc...). Establece unos apriorismos que le llevan a unas conclusiones carentes de rigor técnico y científico.

Se adjunta como **documento número 1**, informe pericial de reconstrucción del accidente elaborado por **ITRASA**

TERCERA.- El informe pericial referenciado nos permite sin género de duda alguno, calificar indiciariamente los hechos como constitutivos de un presunto delito de homicidio imprudente del artículo 142 del Código penal, del que debe de responder el denunciado en concepto de autor.

Sobre los requisitos de la imprudencia y sobre la diferencia entre la imprudencia grave y la leve, existe una consolidada jurisprudencia. Las SSTS 22/02/1995 y 15/04/2002 nos dicen con relación al delito de homicidio imprudente, previsto en el [art. 142 CP](#), que la imprudencia exige: a) un acción u omisión voluntaria no maliciosa; b) una infracción del deber de cuidado; c) un resultado dañoso derivado, en adecuada relación de causalidad, de aquella descuidada conducta; d) la creación de un riesgo previsible y evitable (SSTS 19/04/1926; 07/01/1935; 28/06/1957; 19/06/1972 y 15/03/1976, entre otras muchas).

La imprudencia viene integrada por un "elemento psicológico" (que consiste en el poder y facultad humana de previsión y que se traduce en la posibilidad de conocer y evitar el evento dañoso) y un "elemento normativo" (representado por la infracción del deber de cuidado) (SSTS 05/03/1974 y 04/02/1976).

La relación de causalidad ha de ser directa, completa e inmediata, así como eficiente y sin interferencias (SSTS 17/02/1969; 10/02/1972 y 19/12/1975, entre otras muchas).

El deber de cuidado, que está en la base de toda imprudencia, puede provenir tanto de un precepto jurídico, como de una norma de la común experiencia general, admitida en el desenvolvimiento ordinario de la vida (SSTS 21/01/1976 y 15/03/1976).

La imprudencia grave, finalmente, consiste en la omisión de elementales normas de cuidado que cualquier persona debe observar en los actos de la vida ordinaria (SSTS 22/12/1955 y 18/11/1974). Se caracteriza, en suma, la imprudencia grave por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles, así como por la desatención grosera relevante, de la que es exigible a cualquier persona (STS 18/12/1975).

La Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo de reforma del Código penal surge ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, siendo la voluntad del legislador dar especial protección a colectivos muy vulnerables por el tráfico viario, entendiéndose como tales a los peatones, ciclistas, motoristas, menores de edad y ancianos.

El **Artículo Único** de esta nueva Ley Orgánica, que modifica las Ley Orgánica 10/1995 de 23 de Noviembre del Código Penal establece **en su punto Uno, la nueva redacción del artículo 142** que define y sanciona la Imprudencia Grave en caso de muerte así como la Imprudencia menos grave en caso de muerte. Lo más destacado y novedoso de dicho artículo es que en su apartado 2, define el concepto de imprudencia menos grave **que ahora queda vinculada a lo que constituyen** infracciones graves de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y que no son otras que las reguladas en el artículo 76 del RD 6/2015. Que señala :

“Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) **No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.**

b) Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras

c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcones y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

d) Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, 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.

e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario.

f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.

g) Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.

i) Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.

j) No respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

k) No respetar la luz roja de un semáforo.

l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso.

ll) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España.

m) Conducción negligente.

n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.

ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente.

o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.

p) Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

q) No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída.

s) Conducir un vehículo teniendo prohibido su uso.

t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido.

u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

v) Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.

x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido.

y) No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos.

z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.

Por esto el Preámbulo habla de una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.

Este Apartado 2, la gran novedad, dice: << *Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal* >>.

En el presente supuesto, es evidente que el denunciado no solo no debía conducir por el referido camino el día de autos por existir un confinamiento y no tener excusa alguna para encontrarse en el lugar, sino que además conducía con evidente negligencia, contraria al RD 1428/2003, al superar como mínimo un 150% la velocidad permitida en la vía, con evidente desatención que le impidió apreciar la existencia del niño, invadiendo la zona de rodadura por la que circulaba él mismo, ocasionando el accidente y finalmente la muerte del hijo de mis patrocinados .

CUARTA.- Ante la existencia del informe de reconstrucción del accidente elaborado por ITRASA, es obvio que existe nuevos indicios de criminalidad que permiten a esta parte procesal interesar el desarchivo de las actuaciones y solicitar la práctica de una vez por todas de las

diligencias de investigación que se negaron a realizar en su momento por el Juzgado al que me dirijo y que desde este momento reitero, consistentes en :

- 1-. Se tome declaración en calidad de investigado del denunciado.
- 2-. Se tome declaración en calidad de Perito de Don **IÑAKI PIQUERES BASABE**, a fin de que se afirme y ratifique en su informe y conteste a cuantas cuestiones sean suscitadas por las partes .
- 3-. Se tome declaración a los denunciados Don **JOSU BERAZA HERNÁNDEZ**, y Doña **MIREN AGURTZANE URIARTE MADARIAGA**, no solo en relación con la asistencia prestada a su hijo en situ, sino en relación con otras circunstancias relevantes para la investigación .
- 4-.Declaración de los Agentes de la Policía Autónoma Vasca redactores del Atestado **142A2000398** números **H79G1** y **11087**.
- 5-. Declaración de los peritos de **ITRASA**, Don **Pedro Gutiérrez** y Don **Aitor Ibarra**, a fin de que se afirmen, ratifiquen y contesten a cuantas cuestiones les sean realizadas en relación con el informe aportado al presente escrito como documento número 1.
- 6-. Que se libre atento **Oficio** a la **UNIDAD TERRITORIAL DE TRAFICO DE BIZKAIA**, a fin de que por la **Unidad de Reconstrucción de Accidentes** existente en dicha Unidad, se realice una reconstrucción del accidente donde perdió la vida el hijo de mis mandantes y, que esta parte no duda alcanzará las mismas conclusiones que las obtenidas por los peritos de **ITRASA**.

Dicha solicitud se realizó por esta representación a la Unidad Territorial de Tráfico de Bizkaia el pasado día 28 de enero de 2022, contestando la Administración el pasado día 18 de febrero en el sentido de que cualquier actuación al respecto debería de pasar por el Juzgado que entiende la causa, motivo por el cual, se solicita en este momento. Se aporta como documento número **2** y **3** copia de los email remitido y contestado por la Unidad Territorial

En su virtud,

SUPLICO AL JUZGADO que teniendo por presentado éste escrito juntos con los documentos y copias que al mismo acompaño se sirva admitirlo y de conformidad con lo solicitado en el cuerpo de éste escrito se dicte la oportuna resolución por la que se acuerde el desarchivo de las

actuaciones por existir nuevas pruebas que permiten sostener la perpetración de un delito de homicidio imprudente utilizando un vehículo a motor del artículo 142.1 del Código Penal y proceder a su investigación, para lo cual, esta parte interesa la práctica de las siguientes diligencias :

- 1-. Se tome declaración en calidad de investigado del denunciado.
- 2-. Se tome declaración en calidad de Perito de Don **IÑAKI PIQUERES BASABE**, a fin de que se afirme y ratifique en su informe y conteste a cuantas cuestiones sean suscitadas por las partes .
- 3-. Se tome declaración a los denunciados Don **JOSU BERAZA HERNÁNDEZ**, y Doña **MIREN AGURTZANE URIARTE MADARIAGA**, no solo en relación con la asistencia prestada a su hijo en situ, sino en relación con otras circunstancias relevantes para la investigación .
- 4-.Declaración de los Agentes de la Policía Autónoma Vasca redactores del Atestado **142A2000398** números **H79G1** y **11087**.
- 5-. Declaración de los peritos de **ITRASA**, Don **Pedro Gutiérrez** y Don **Aitor Ibarra**, a fin de que se afirmen, ratifiquen y contesten a cuantas cuestiones se les sean realizadas en relación con el informe aportado al presente escrito como documento número 1.
- 6-. Que se libre atento **Oficio** a la **UNIDAD TERRITORIAL DE TRAFICO DE BIZKAIA**, a fin de que por la **Unidad de Reconstrucción de Accidentes** existente en dicha Unidad, se realice una reconstrucción del accidente donde perdió la vida el hijo de mis mandantes.

Todo ello, por ser de justicia que pido en Gernika, a 09 de mayo de 2022.