

Cipolletti, 31 de agosto de 2026.-

VISTOS: Los autos caratulados “**CID, ENRIQUETA C/ PIRERAYEN AUTOMOTORES S.A. Y OTRO S/ SUMARISIMO (LDC)**” - **Expte. CI-00951-C-2023**, puestos a despacho para el dictado de la presente sentencia de los que,

RESULTA:

1.- El 09/05/2023 se presentó ENRIQUETA CID, por derecho propio, con el patrocinio letrado de los Dres Liliana Rosana Moreira Alvez y Eduardo Alberto Martinez y promovió demanda sumarísima de daños y perjuicios contras las firmas PIRE RAYEN AUTOMOTORES S.A. y PIRELLI NEUMÁTICOS SAIC persiguiendo el cobro de la suma provisoria de \$868.800.

En cuanto a los hechos que dan origen al proceso explicó que el 14/10/2020 retiró de la concesionaria demandada un vehículo 0 km Fiat Argo dominio AE366JY que adquirió mediante la adhesión a un plan de ahorros.

Que el 13/01/2021 ingresó el rodado al taller de la concesionaria para la realización del service de los 2.000 km informando en tal ocasión que el rodado tenía una vibración en el tablero, lo que fue asentado por personal en la planilla.

Luego, el 29/10/2021 volvió a llevar su automotor al concesionario para la realización del service de los 10.000 km, oportunidad en la que comunicó que el vehículo continuaba presentando una vibración en el tablero así como, también, presentaba ruidos en la puerta delantera derecha y en el vidrio de la puerta izquierda al subirlo; estas circunstancias fueron plasmadas en la planilla del taller.

Retirado el rodado del taller y pasados 4 días de ello, manifestó que el sensor del automotor indicaba falta de aire en los neumáticos, al hacer revisar tal alerta, le informaron que la presión de los neumáticos era inferior a la reglamentaria.

En fecha 18/10/2022 llevó el vehículo al servicio técnico oficial para la realizar el service de los 20.000 km, en tal ocasión los ruidos denunciados en el mantenimiento anterior persistían. Posteriormente, estando el auto en el taller, se comunicaron telefónicamente del concesionario para informarle que no podrían efectuar la alineación y balanceo porque las cuatro cubiertas del rodado estaban deformadas.

Mencionó que las cubiertas que fueron entregadas de fábrica eran marca Pirelli, rodado 185/60R15 88H XL P1cint, por lo que desde el concesionario le comunicaron que debía hacer el reclamo ante la firma fabricante de los mismos. Al salir del concesionario y habiendo transitado escasos kilómetros el sensor volvió a indicar falta de aire en los neumáticos.

En virtud de la falla detectada, se constituyó en la firma Kalito SA, proveedor de neumáticos Pirelli, solicitando a través de ésta que la firma Pirelli verifique el estado de las cubiertas; en fecha 22/11/2022, la fabricante emitió los dictámenes técnicos sobre las cuatro cubiertas indicando en todos ellos que *“informamos a ud que luego de examinado el producto arriba mencionado (...) consideramos que ha sido producido conforme nuestras especificaciones técnicas, no presentando ningún defecto imputable a las materias primas, procesos y/o mano de obra utilizados... el reclamo no ha sido aceptado”*.

Expuso que el vehículo adquirido presentó vicios que debieron ser atendidos por las accionadas en virtud de la garantía legal con acogimiento en el régimen consumeril; y que la falta de cobertura de los mismos vulnera dicho marco tuitivo.

Por todo ello, reclamó el resarcimiento de los siguientes rubros: a) daño material: \$344.400; b) daño moral: \$180.000; y c) daño punitivo: \$344.400.

Fundó en derecho, ofreció pruebas y solicitó el oportuno acogimiento de la acción.

2.- Por providencia del 19/05/2023 se tuvo por iniciadas las presentes actuaciones, concediéndole el trámite SUMARÍSIMO y se dispuso correr traslado de la acción a las demandadas.

3.- Cursadas las pertinentes notificaciones, el 15/06/2023 se presentaron los Dres. Federico David Allende y Juan Ignacio Santangelo en su carácter de apoderados de PIRE RAYEN AUTOMOTORES S.A., actuando con su propio patrocinio letrado y procedieron a contestar la demanda instaurada contra su poderdante.

En ese sentido, comenzaron su presentación negando en general y en particular los hechos afirmados en la demanda así como, también, desconocieron la documental acompañada e impugnaron la procedencia de los rubros reclamados.

En su versión de los hechos, reconocieron la adquisición del rodado en la concesionaria, como así también la realización de los diversos services de mantenimiento que invoca la actora, pero afirmaron que la realidad de los hechos distan mucho de lo que afirmó la Sra. Cid. En efecto negaron que el vehículo siempre haya ingresado al taller por fallas en el mismo, sino que su ingreso obedeció a controles contractualmente pactados, a los cuales la adquirente se obligó al suscribir el plan de ahorro y retirar la unidad el 14/10/2020.

Aclararon que la adquisición del automotor por parte de la accionante se debió al plan de ahorros que contrató con FCA SA DE AHORRO PARA FINES

DETERMINADOS y que, ésta última -a su vez- adquirió la unidad de su fabricante FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA; siendo la fabricante quien provee y vela por las fallas y/o vicios que la unidad pudiere presentar.

Por ello, afirmaron que el rol de Pire Rayen Automotores se reduce a la simple intermediación del negocio celebrado y, en tal rol, ha dado cabal cumplimiento a las obligaciones a su cargo, brindando a la consumidora la correspondiente información de manera clara, precisa y certera.

Agregaron que la extensión de garantía por parte de la fabricante tendrá vigencia siempre y cuando se cumpla con todos los services establecidos, en tiempo y forma y en la medida en que el vicio que afecte al automotor encuadre en el marco de protección por garantía. En ese sentido, aclararon que los neumáticos se encuentran por fuera del régimen de garantía concedido por FCA AUTOMOBILES pues el procedimiento lo establece el fabricante de los neumáticos (Pirelli).

Además, manifestaron que de las diversas constancias de los services realizados al rodado no surge en ningún momento que la actora hubiere manifestado problemas con los neumáticos y que, del propio relato de la accionante, se desprende que los mismos habrían presentado inconvenientes luego de realizado el mantenimiento de los 20.000 km cuando desde el propio taller le informaron de la existencia de una deformidad en las cubiertas. En tal ocasión le informaron el procedimiento a seguir ante el fabricante de los neumáticos.

Concluyeron afirmando que el obrar de la concesionaria siempre fue acompañado de un trato digno, cordial, justo y equitativo y que siempre obró respetando los parámetros impuestos por la Administradora del Plan y la Fabricante del rodado. En ese sentido, manifestó que la garantía de fábrica de los neumáticos no incumbe ni a la concesionaria ni al fabricante del automotor sino a la productora de los neumáticos, pues tiene una garantía de fábrica propia. Así, adujo que la obligación que recaía sobre Pire Rayen para con la cliente se limitaba a brindar el servicio de mantenimiento del automotor en su taller (concesionario oficial de Fiat) junto con el deber de brindar información clara, precisa, certeza y en cumplimiento del deber de trato digno, lo cual así cumplieron.

Por todo ello, sostuvieron la inexistencia de responsabilidad de la concesionaria.

Ofrecieron pruebas, solicitaron la citación como tercero de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA, hicieron reserva de Caso Federal y solicitaron el rechazo de la acción.

4.- En fecha 07/07/2023 la actora procedió a contestar el traslado conferido negando en general y en particular los documentos aportados por la concesionaria. Así como, también, manifestó su desinterés en la producción de la pericial caligráfica.

A su vez, manifestó innecesaria la citación como tercero de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA por cuanto al aplicarse el régimen tuitivo del consumidor se impone la solidaridad entre los distintos prestadores de la cadena de comercialización.

5.- El 27/07/2023 se presentó el Dr. Manuel I. Andrada, en nombre y representación de PIRELLI NEUMÁTICOS SAIC y procedió a contestar la demanda instaurada en su contra.

En primer lugar, negó en general y en particular los hechos afirmados en la demanda así como, también, desconoció la documental acompañada con la demanda e impugnó la procedencia de los rubros reclamados.

Seguidamente opuso, como defensa de fondo, la excepción de falta de legitimación pasiva de Pirelli por no ser su poderdante titular de la relación jurídica que sustenta el reclamo de autos. En ese sentido, dijo que la accionante fundó su reclamo en un incumplimiento a las prescripciones que surgen del certificado de garantía expedido con la adquisición del rodado; sin embargo, no demandó a FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA pese a que reconoce a ésta última como la comercializadora del automotor adquirido. Por ello, afirmó que no puede endilgarsele incumplimiento alguno a Pirelli cuando no celebró contrato alguno con la Sra. Cid.

Contrariamente, cuando Pirelli fue requerida para inspeccionar los neumáticos dio oportuno cumplimiento a tal requerimiento, emitiendo los pertinentes dictámenes en los cuales se concluyó la inexistencia de defecto alguno de fábrica; no mediando impugnación alguna por parte de la Sra. Cid a los dictámenes confeccionados. Por lo que concluyó no existen fundamentos para que Pirelli pudiera ser considerada responsable por incumplimiento alguno.

Luego, al contestar la demanda, echando mano a los argumentos ya vertidos amplió los mismos afirmando que resulta infundado el reclamo contra Pirelli pues ésta cumplió con la realización de la pericia técnica verificando que no existió ningún desperfecto atribuible a la materia prima. Así, siendo que la actora no ha desconocido el resultado de dicha pericia se evidencia la absoluta liviandad y carencia de sustento en la acción promovida contra la fabricante de los neumáticos.

En ese sentido, argumentó que el obrar de Pirelli se ajustó en un todo a derecho y

a lo dispuesto por el manual de uso y garantía de Pirelli; así, siendo que del dictamen no se verificó la existencia de uno de los supuestos de alcance de garantía contemplados en el manual mencionado, se procedió al rechazo de la cobertura.

Agregó que resulta llamativo que el consumo irregular en la banda de rodamiento que los cuatro neumáticos presentaron al ser examinados se hayan debido a un vicio o desperfecto de fabricación cuando tales defectos se exteriorizaron de idéntica forma en los cuatro neumáticos, en forma y oportunidad sincronizada y coincidente. Más aún cuando -del propio relato de la demandante- emerge que las dos veces que el sensor del vehículo le indicó la falta de presión ocurrieron a los pocos días o inmediatamente con posterioridad al retiro del rodado del taller.

Negó la atribución de responsabilidad tanto bajo la óptica de la normativa de consumo como del derecho común.

Planteó la inconstitucionalidad del art. 52 bis de la ley de Defensa del Consumidor. Fundó en derecho. Solicitó la citación en garantía de La Meridional Compañía Argentina de Seguros SA y la citación como tercero obligado de Fca Automobiles Argentina SA. Ofreció pruebas, hizo reserva de Caso Federal y solicitó el rechazo de la acción.

6.- Por providencia del 4 de agosto de 2023 se admitió la citación como tercera de FCA Automobiles Argentina S.A. y la citación en garantía de La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A.

El 25 de septiembre de 2023 se presentó Emanuel Mariano Salvaña, en representación de La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A., con el patrocinio letrado de Fabián Marcelo Narváez, y contestó la citación.

Reconoció la existencia de la póliza número 411.931, contratada por Pirelli Neumáticos S.A.I.C., con vigencia desde el 1 de octubre de 2022 hasta el 1 de octubre de 2023. Informó que el contrato contemplaba una suma asegurada de \$294.640.000 por acontecimiento y una franquicia de \$736.000.

Admitió que la fecha de detección de los daños y la denuncia del hecho se encontraban comprendidas dentro del período de vigencia de la póliza.

Sin embargo, opuso defensa de falta de acción por considerar que los rubros reclamados se encontraban excluidos de la cobertura.

Respecto del daño material, sostuvo que la cláusula 80 excluye los gastos ocasionados por la reposición, reemplazo, reparación o reacondicionamiento del propio producto.

En cuanto al daño moral, invocó la exclusión correspondiente a las consecuencias extrapatrimoniales que no derivaran de lesiones o daños materiales cubiertos.

Finalmente, señaló que el contrato excluía los cargos punitivos, multas y sanciones, exclusión que también vinculó con lo dispuesto por el art. 112 de la Ley 17.418.

Subsidiariamente, adhirió a la contestación de demanda presentada por Pirelli Neumáticos S.A.I.C., negó los hechos invocados por la actora, desconoció la documental e impugnó la procedencia y cuantía de los rubros reclamados.

Solicitó la aplicación del límite previsto por el art. 730 del Código Civil y Comercial, formuló reserva del caso federal y pidió el rechazo de la citación, con costas.

7.- El 10 de octubre de 2023 la actora contestó el traslado de la presentación efectuada por La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A.

Solicitó el rechazo de la defensa de falta de acción, desconoció la documentación acompañada por la aseguradora y se opuso a la aplicación del límite previsto por el art. 730 del Código Civil y Comercial.

A su turno, Pirelli Neumáticos S.A.I.C. también contestó la defensa planteada por su aseguradora.

Reconoció la existencia y autenticidad de la póliza número 411.931, pero cuestionó la interpretación realizada por La Meridional respecto de sus cláusulas.

Sostuvo que el contrato había sido celebrado para cubrir la responsabilidad derivada de los productos fabricados y comercializados por Pirelli y que el reclamo formulado en estas actuaciones se encontraba comprendido dentro de ese riesgo.

Afirmó que las exclusiones invocadas habían sido interpretadas de manera aislada y que tanto los daños materiales como las consecuencias extrapatrimoniales reclamadas se encontraban vinculados con un producto fabricado por la asegurada.

Por ello, solicitó el rechazo de la defensa de falta de acción y el mantenimiento de la citación en garantía, con costas.

8.- En fecha 07/02/2024 se presentaron las Dras. Celina B. Urquizu y Lucía Fernández Urquizu, en representación de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA y procedieron a contestar la citación.

En su presentación rechazaron la citación argumentando, por un lado, la inexistencia de relación causal entre el accionar de la tercera citada y los daños invocados por la accionante. Ello en la medida en que, de la propia presentación de la Sra. Cid, surge que la actora ingresó el rodado al taller para la realización de los

servicios convenidos contractualmente, oportunidad en las que la adquirente habría denunciado la existencia de vibraciones y otros desperfectos (en ningún momento relacionadas con los neumáticos) sin embargo, una vez detectadas y reparadas las fallas, la unidad no volvió a ingresar al taller.

Por otra parte, afirmaron que el automotor resulta apto para su destino puesto que de la prueba que acompaña surge que, en los diversos ingresos, la unidad fue exitosamente reparada. Así, se desprende que la unidad se encontraba en condiciones aptas para su destino lo que se corrobora al apreciar que el vehículo recorrió más de 20.000 kilómetros en dos años.

De hecho, sostuvieron que resulta cuestionable que, luego del service efectuado el 19/10/2022 (donde le informaron la deformación de las cubiertas), el vehículo no haya reingresado al taller cuando el rodado no habría sido -según las propias manifestaciones de la Sra. Cid- satisfactoriamente reparado. En ese sentido, resaltaron que los ingresos al taller siempre obedecieron al cumplimiento de los servicios técnicos pactados, no así por una falla que impidiera el normal y regular uso del vehículo.

Por ello, concluyeron que el automotor se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento, excepto los deterioros provenientes por el mero transcurso del tiempo y del uso que le ha dado la accionante.

Además, manifestaron que la actora no probó haber utilizado el vehículo de conformidad con las indicaciones contenidas en el Manual de Uso que se le entregó al adquirir el rodado. Incluso, del relato de la Sra. Cid, surge que la misma ingresó el rodado para la realización de los services pese a que -según sus propios dichos- la unidad presentaba vibraciones con anterioridad al cumplimiento de los controles reglamentarios. En ese sentido, afirmaron que no consta que la accionante no hubiere asistido a un servicio técnico distinto al servicio técnico oficial.

Por otra parte, con relación al reclamo referido a la falla detectada en los neumáticos, alegaron su ajenidad al respecto puesto que FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA ha dado cabal cumplimiento a sus obligaciones legales, careciendo de relación alguna con la fabricante de los neumáticos; siendo ajena al conflicto suscitado entre la accionante y la firma Pirelli e, incluso, de los conflictos entre la Sra. Cid y la concesionaria. Con relación a ésta última, afirmaron que la misma actúa en nombre y por su cuenta frente a terceros por lo que, si la concesionaria incurrió en algún incumplimiento, la sociedad fabricante no puede ser responsabilizada.

Plantearon la inexistencia de responsabilidad de la tercera citada por ausencia de

los presupuestos de procedencia. Así como, de modo subsidiario, rechazaron la procedencia de los rubros reclamados.

Fundaron en derecho, ofrecieron pruebas, negaron los hechos afirmados en la demanda y desconocieron la documental allí acompañada, peticionaron la aplicabilidad del tope de costas impuesto por el art. 730 del CCyC, hicieron reserva de Caso Federal y solicitaron el rechazo de la acción.

9.- Por providencia del 12/04/2024 se dispuso la apertura de la causa a prueba, celebrándose la audiencia preliminar el 14/05/2024, oportunidad en la que se dispuso suspender el proceso hasta tanto se practique una pericial accidentologica a la que las partes se sujetaron con el fin de evaluar la posibilidad de arribar a un acuerdo.

El 04/04/2025 por petición de la parte actora, se proveyeron las pruebas ofrecidas. Su avance en la producción fue certificado el 19/12/2025. El 29/05/2026 se actualizó tal certificación y se dispuso la clausura del período probatorio, pasando los autos a alegar, facultad procesal que todas las partes ejercieron por presentaciones de fechas 08/06/2026 (actora y citada en garantía), 09/06/2026 (Pirelli) y 10/06/2026 Pire Rayen.

Finalmente, el 03/07/2026 se dictó el llamamiento de autos a sentencia (firme y consentido);

CONSIDERANDO:

10.- Controversia y orden de tratamiento.

No se encuentra discutido que la actora adquirió un vehículo Fiat Argo cero kilómetro en Pirerayen Automotores S.A. ni que realizó en el taller oficial los servicios de mantenimiento correspondientes.

Tampoco existe controversia acerca de que, durante el servicio de los 20.000 kilómetros, la concesionaria advirtió que las cuatro cubiertas se encontraban deformadas y que esa circunstancia impedía realizar la alineación y el balanceo.

A partir de esa detección, la actora formuló el reclamo ante Pirelli Neumáticos S.A.I.C. La fabricante examinó las cubiertas y rechazó la garantía por considerar que no presentaban defectos atribuibles a las materias primas o al proceso de fabricación.

La cuestión principal consiste, entonces, en determinar si las averías verificadas en los neumáticos tuvieron su origen en un defecto de fabricación o si, como sostienen las demandadas, fueron consecuencia del uso, la presión inadecuada o la falta de mantenimiento.

En caso de acreditarse el defecto, corresponderá establecer la responsabilidad de Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C., así como el alcance de la

intervención de FCA Automobiles Argentina S.A., citada como tercera.

Finalmente, deberá examinarse la procedencia de los daños reclamados y la defensa de falta de acción opuesta por La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A.

Por razones metodológicas se tratará en primer término la defensa de falta de legitimación pasiva planteada por Pirelli Neumáticos S.A.I.C.

Luego se analizará la prueba vinculada con el origen de las averías, la responsabilidad de las proveedoras y la situación procesal de FCA Automobiles Argentina S.A.

Establecidos esos aspectos, se resolverán los rubros indemnizatorios. La defensa de La Meridional será examinada posteriormente, pues su solución depende de los daños reconocidos y del alcance de la cobertura contratada.

11.- Marco jurídico.

La relación que dio origen al proceso se encuentra comprendida en el régimen de defensa del consumidor.

La actora adquirió el vehículo como destinataria final. Pirerayen Automotores S.A. intervino como concesionaria y vendedora, Pirelli Neumáticos S.A.I.C. como fabricante de las cubiertas y FCA Automobiles Argentina S.A. como fabricante del automotor.

En consecuencia, resultan aplicables el art. 42 de la Constitución Nacional, la Ley 24.240 y las disposiciones del Código Civil y Comercial relativas a los contratos de consumo.

El art. 1 de la Ley 24.240, conforme la modificación introducida por la Ley 26.361, considera consumidor a quien adquiere o utiliza bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social.

El art. 2 de esa ley define como proveedor a quien desarrolla profesionalmente actividades de producción, fabricación, distribución o comercialización de bienes y servicios destinados a consumidores.

Por su parte, los arts. 1092 y 1093 del Código Civil y Comercial regulan la relación y el contrato de consumo. Los arts. 1094 y 1095 disponen que sus normas deben interpretarse de acuerdo con el principio de protección del consumidor y, en caso de duda, en el sentido más favorable para éste.

La garantía legal prevista por el art. 11 de la Ley 24.240 comprende los defectos o vicios de los bienes muebles que afecten su correcto funcionamiento, aunque hubieran

sido ostensibles al momento de la contratación.

A su vez, el art. 40 establece que, cuando el daño resulta del vicio o riesgo de la cosa, responden solidariamente el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien hubiera colocado su marca en el producto.

La norma procura que las relaciones internas entre quienes participan de la fabricación y comercialización del bien no sean trasladadas al consumidor. Cada integrante puede eximirse únicamente si demuestra que la causa del daño le fue ajena, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieran corresponder.

En materia probatoria, el art. 53 de la Ley 24.240 impone a los proveedores el deber de aportar los elementos que se encuentren en su poder y prestar la colaboración necesaria para esclarecer la controversia.

Esta regla se complementa con el art. 348 del Código Procesal Civil y Comercial, según el cual cada parte debe probar los hechos en los que funda su pretensión o defensa, sin perjuicio de ponderar cuál de ellas se encuentra en mejores condiciones de aportar la prueba.

Finalmente, la prueba debe ser apreciada en forma conjunta y conforme las reglas de la sana crítica, de acuerdo con lo previsto por el art. 356 del mismo código.

Sobre estas bases corresponde examinar la defensa opuesta por Pirelli y, posteriormente, determinar si se encuentra acreditado el defecto de fabricación invocado en la demanda.

12.- Falta de legitimación pasiva planteada por Pirelli Neumáticos S.A.I.C.

Pirelli Neumáticos S.A.I.C. planteó la falta de legitimación pasiva por considerar que no intervino en el contrato mediante el cual la actora adquirió el vehículo.

Explicó que la contratación fue celebrada con la sociedad administradora del plan de ahorro y que en la operación también intervinieron la fabricante del automotor y la concesionaria encargada de su entrega y mantenimiento.

Sostuvo que no mantuvo ninguna relación contractual con la actora y que, por esa razón, no puede ser responsabilizada por los incumplimientos invocados en la demanda.

La defensa no puede prosperar.

La legitimación pasiva debe examinarse a partir de los hechos expuestos en la demanda y de la relación jurídica en la que se sustenta la pretensión.

En el caso, el reclamo no se limita al incumplimiento del contrato de adquisición del vehículo. La actora atribuye los daños a un defecto de fabricación de las cubiertas originales que integraban el automotor adquirido.

El art. 40 de la Ley 24.240 establece que, si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa, responden el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien hubiera colocado su marca en el producto.

Aunque Pirelli Neumáticos S.A.I.C. no intervino en el contrato de ahorro ni en la adquisición del automotor, se encuentra legitimada para ser demandada por su condición de fabricante de los neumáticos cuestionados.

Su responsabilidad no depende de que hubiera contratado directamente con la consumidora. Las cubiertas formaban parte del vehículo entregado como cero kilómetro y se encontraban incorporadas al producto adquirido.

Pirelli integró, de ese modo, la cadena de producción y comercialización relevante para este reclamo.

El Superior Tribunal de Justicia ha señalado que el régimen de consumo procura responsabilizar a quienes participan en la producción y comercialización del bien o servicio, sin perjuicio de las acciones de regreso que puedan corresponder entre ellos (STJRNS1, “Sartor”, Se. 26/15).

La falta de participación directa de Pirelli en el contrato celebrado por la actora podrá ser considerada al examinar la conducta individual de la empresa, pero no determina su falta de legitimación pasiva.

En consecuencia, corresponde rechazar la defensa planteada, sin perjuicio de analizar posteriormente si se encuentra acreditado el defecto de fabricación y, en su caso, el alcance de la responsabilidad que pudiera corresponderle.

13.- Resuelta la excepción planteada por la codemandada Pirelli corresponde entonces analizar si existe responsabilidad de las demandadas en el caso que nos ocupa.

Conforme las circunstancias bajo las que el proceso se desarrollara, corresponde acudir al esquema probatorio debiendo tener en cuenta el conjunto de normas que regulan la admisión, producción, asunción y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la convicción sobre los hechos que interesan al proceso -conf. Hernando Devis Echandía, Teoría General de la Prueba Judicial, Ed. Víctor P. de Zavalía, Bs. As., 1972, T° 1, pág. 15-.

Sin perjuicio de la regla establecida en el art. 356 del CPCyC, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha dicho que *las reglas atinentes a la carga de la prueba deben ser apreciadas en función de la índole y características del asunto sometido a la decisión del órgano jurisdiccional, principio éste que se encuentra en relación con la*

necesidad de dar primacía por sobre la interpretación de las normas procesales a la verdad jurídica objetiva, de modo que su esclarecimiento no se vea perturbado por un excesivo rigor formal -CSJN in re "Baiadera, Víctor F.", LL, 1996 E, 679-.

Por otro lado, la Ley de Defensa del Consumidor también expande sus efectos hacia la carga dinámica de la prueba, ello debido a la dificultad de la víctima para probar la causa del daño. Así, se ha dicho que *«El concepto “carga dinámica de la prueba” o “prueba compartida” consiste en hacer recaer en ambas partes la obligación de aportar elementos de juicio al juzgador, privilegiando la verdad objetiva sobre la formal para brindar la efectiva concreción de la justicia. Se trata de un concepto particularmente útil cuando los extremos son de muy difícil comprobación»* (Conf. SCJBA Causa G., A. C. c/ "Pasema S.A. y otros s/ Daños y perjuicios", C. 117.760, sent. del 1-IV-20159).

En las relaciones de consumo que caen bajo la órbita normativa de la Ley 24.240 (reformada por Ley 26.361), el art. 53 impone a los proveedores la carga de aportar al proceso todos los elementos de prueba que obren en su poder en orden a las características del bien o servicio y les agrega el deber de prestar la colaboración necesaria para el esclarecimiento de la cuestión debatida en juicio. De allí que en todo procedimiento en donde esté en juego una relación de consumo, rige en toda su dimensión el principio de la “carga dinámica” en materia probatoria (Cf. STJRN en "COLIÑIR").

En función de lo expuesto y los términos en los que quedó trabada la litis, lo determinante para el progreso de la acción es establecer si la pérdida de presión verificada por el sensor del automovil en las cubiertas del mismo tiene su razón de ser en un vicio o defecto de fábrica de las mismas que torne operativa la garantía legal o si, por el contrario, son producto del propio uso de los neumáticos.

Tal como se desprende de la demanda, la accionante afirmó que, al realizar el mantenimiento de los 20.000 km, desde el taller de la Concesionaria le hicieron saber la existencia de deformaciones en las 4 cubiertas del automóvil y le informaron el mecanismo para efectuar el reclamo ante la firma Pirelli. Así, siendo que al retirarse del servicio técnico el sensor del automóvil le indicó problemas de presión en los neumáticos, procedió a constituirse en uno de los locales proveedores de las cubiertas Pirelli para efectuar el reclamo; y, peritados que fueron los neumáticos se rechazó el reclamo descartando la existencia de defectos de fábrica.

De los dictámenes técnicos N° 9870157404, 9870157405, 9870157406 y

9870157407 confeccionados por Pirelli Neumáticos SAIC a raíz del reclamo radicado por la Sra. Cid, se advierte que en las cuatro cubiertas se verificó que: “...*presenta consumo irregular en banda de rodamiento. Probables causas: (...) Desgaste irregular debido a presión de inflado incorrecta, desuniformidad de carga o sobrecarga, centrado incorrecto del aro (llanta) en la maza, centrado incorrecto del neumático en el aro, problemas de: alineación o mecánicos, problemas de frenos, aro deteriorados, rueda desequilibrada. Rotación incorrecta y/o nula. Falla en conjunto de suspensión*”.

En virtud de lo dictaminado por la empresa fabricante de neumáticos, que descartó la existencia de vicios de fábrica, y considerando que entre las causas probables que alegó al rechazar el reclamo se encuentran razones fundadas en un incorrecto uso y/o en un incorrecto mantenimiento técnico del rodado, resultará de vital importancia lo dictaminado por el perito mecánico para la resolución del conflicto.

En ese sentido, en los presentes autos se presenta la particularidad de que se produjeron dos pericias, una caratulada accidentológica (a cargo de la Lic. María Florencia Massa), y otra titulada mecánica (a cargo del Tec. Mecánico Nahuel Agustín Capitan). Si bien ambas refieren a especialidades distintas, los expertos debieron contestar los mismos puntos de pericias aunque -como se verá- el resultado no ha sido del todo coincidente.

La primera de las periciales a cargo de la Lic. Massa, fue presentada en fecha 03/09/2024. En su presentación la experta, luego de peritar los neumáticos y al automotor de la accionante y de describir la composición de los neumáticos, relató la existencia piedras, grietas y de deterioro en la banda de rodamiento de las cuatro cubiertas; y concluyó que “*Los daños que presentan las cubiertas pueden ser debidas a factores intrínsecos, extrínsecos o a factores operativos*” y que es posible que el estado de los neumáticos se deba a la pérdida de presión de aire. También, en oportunidad de contestar respecto a si los daños apreciados en los neumáticos pueden o no tener que ver con un uso inadecuado de los mismos, procedió a enunciar diversas circunstancias que pudieron haber ocasionado los daños encontrados en las cubiertas sin individualizar cuál ha sido el detonante en el caso de marras.

La amplitud con la que brindó sus respuestas la experta motivó que, por presentación del 19/09/2024 la actora impugne el dictamen presentado alegando que el mismo es impreciso respecto a la determinación de las causas del estado de las cubiertas. En ese sentido, alegó que el informe carece de fundamentación técnica adecuada y presenta incongruencias pues, por un lado, no pudo vincular el desgaste de

las cubiertas y las grietas encontradas a un defecto de fábrica ni a otra circunstancia y, por el otro, por cuanto si bien apreció la existencia de un desgaste en la banda de rodamiento no pudo precisar el kilometraje de uso para poder establecer si el desgaste fue producto de un excesivo uso o de otra circunstancia.

Las demandadas también procedieron a impugnar la pericia presentada (mediante escritos de fechas 20/09/2024 y 30/09/2024). La firma Pirelli centró los cuestionamientos en la falta de respuestas a los puntos por ella propuestos y a la amplitud del dictamen que tiñe al mismo de incertezas o carente de respuestas claras y concluyentes sobre el origen del desperfecto. En sentido similar, la concesionaria cuestionó el informe por entender que no brindaba respuesta a los puntos por ésta propuestos puesto que la experta brindó un marco teórico sin expedirse de las circunstancias en el caso concreto.

Por presentación del 12/11/2024 la perito contestó el pedido de explicaciones formulado por Pire Rayen remitiéndose a su presentación inicial y agregó con relación a las posibles causas del desperfecto que las mismas pueden ser varias como la falta de presión de inflado, la adherencia de piedras en su banda de rodamiento, el contacto con algún elemento de la calzada o entorno de la vía que puede provocar dichos vestigios; asimismo dijo que el mal uso de los neumáticos (como la falta de incorporación de aire y/o la falta de cuidado) pudieron ser causales de las averías observadas.

Luego, por presentación del 06/12/2024 la experta respondió a las impugnaciones planteadas por Pirelli Neumáticos afirmando que *“...como se detalló en el informe pericial en este caso en particular las averías observadas en las cubiertas examinadas, se deben a la existencia de algunos factores externos, que afectan al deterioro de los mismos, como las piedras, el deterioro de la carretera y posiblemente la presión de inflado”*. También, agregó que *“Las pequeñas piedras que se encontraban adheridas en los surcos de las bandas de rodamiento del neumático pueden haber contribuido significativamente en la formación de las grietas observadas, como desgaste y erosión en la superficie de la banda de rodamiento, lo que provocó la debilitación de su estructura y aumentado la formación de pequeñas grietas, como así también las mismas pudieron haber perforado la banda de rodamiento, formando pequeñas espacios que permitieron la entrada de agua, humedad, etc., además causando el deterioro progresivo de la goma”*. Resaltó la inexistencia de averías en la parte interna de las cubiertas y explicó que ello puede deberse al diseño y construcción que tienen las cubiertas, *las cuales pueden soportar la presión sin sufrir daños, a diferencia de la banda de rodamiento que*

si se encuentra expuesta a factores externos y en contacto permanente con la calzada. Es por ello que los daños son visibles en la parte externa de los neumáticos examinados y no en su parte interna.

Al ser consultada sobre la existencia de supuestas vibraciones en el rodado entendió que *las pequeñas piedras adheridas sobre los surcos de los neumáticos pudieron provocar un desequilibrio en los mismos, que pueden posiblemente generar vibraciones al circular el vehículo, sin embargo existen otros factores que podrían haber contribuido a las vibraciones detectadas.* Con respecto al neumático de auxilio resalto que si bien el mismo tiene indicios de haber sido utilizado no presenta grietas o daños significativos a diferencia de las restantes cubiertas peritadas; y que, además del poco kilometraje de uso, la ausencia de averías en la misma pudo deberse a haber sido almacenado en condiciones favorables a diferencia de los restantes, lo que podría haber reducido el riesgo de daños y su mantenimiento. Luego, descartó la existencia de vicios ocultos en los neumáticos peritados y que el desgaste prematuro o irregular en los mismos pudo haber sido causado por la presencia de pequeñas piedras incrustadas en los surcos de la banda de rodamiento. Y finalizó mencionando que, al comprobar el funcionamiento del Fiat Argo, pudo apreciar la existencia de vibraciones, sin embargo, aclaró que tal prueba no se realizó con los neumáticos objeto del litigio sino con unos adquiridos con posterioridad por la Sra. Cid con los que se encuentra funcionando el rodado.

El 25/03/2025 la Lic. Massa contestó la impugnación efectuada por la Sra. Cid. En su presentación manifestó que la prueba del automóvil en funcionamiento no se realizó con las cubiertas colocadas, sino que el examen a los neumáticos fue efectuado de forma aislada. Respondió que no se puede establecer la existencia de defectos de fabricación puesto que no se cuenta con la información necesaria sobre el proceso de manufactura y los estándares de calidad aplicados. Finalmente, respecto al kilometraje de los neumáticos peritados sostuvo que, en base a la profundidad de la cubierta y las mediciones digitales realizadas, se estima que los mismos tienen un kilometraje de rodamiento aproximado de entre 15.000 y 20.000 kilómetros.

En fecha 01/04/2025 la accionante reiteró la impugnación a la pericial accidentologica alegando que, de las respuestas brindadas por la Lic. Massa, se evidencia de la carencia de los conocimientos técnicos requeridos para la especialidad requerida. Por ello, solicitó se provea la restante prueba y se efectúe la pericial mecánica ofrecida por un profesional con incumbencia de la especialidad.

Proveído conforme fuera requerido, el 22/07/2025 el Técnico Mecánico Nahuel Agustín Capitán presentó el dictamen mecánico confeccionado en virtud de la especialidad requerida en la pericial ofrecida brindando respuesta a los puntos propuestos por las partes. En ella, luego de examinar las cubiertas objeto de la litis y de efectuar diversas comprobaciones en el rodado, concluyó: *“En los cuatro neumáticos peritados se observa en la parte media de la banda de rodamiento grietas no uniformes, en la mayoría posee quebrantamiento del caucho de rodamiento, la forma adquirida es compatible con soplamiento por desprendimiento de la banda de rodamiento dado que se observa separación entre dicha banda y la capa de carcasa compuesta con alambre de acero, este proceso especial en su fabricación se conoce como vulcanización. // Si logramos observar que en las 4 cubiertas poseen despliegue en la parte media del caucho de banda de rodamiento, es probable que las cubiertas venían desde su fabricación con dichas averías y se fueron deteriorando a medida que estaba en proceso de rodamiento dinámico justamente por los diferentes efectos físico químico que adquiere este tipo de elemento (energía calórica, por fricción, rozamiento, etc). // Si bien se detecta en los neumáticos peritados desgaste producido por rozamiento entre calzada y elementos duros o contundentes que es normal de la zona – vía-calzada, como así perforación con oxidación por las mismas piedras incrustadas en la banda de rodamiento, esto no es la causa que ha afectado las grietas por desprendimiento sobre la parte media de la banda de rodamiento, dado su configuración de diseño no uniforme, estos detalles se observa en las fotografías que ilustro en el presente dictamen pericial. // Las grietas detectadas sobre los neumáticos peritados solo se observan en la parte media y banda de rodamiento, es decir en zona externa, en la parte inferior las capas no se detectó grietas”* (punto 5). También, que *“En neumático de auxilio no se aprecia averías ni las grietas detectadas (...) seguramente por su uso minimizado no logro alcanzar la dinámica de rodamiento como los neumáticos peritados”* (punto 6). Y que, *“En el estado en que se encuentra los neumáticos peritados son posibles las pérdidas de aire por las grietas y averías que presentan”* (punto 7).

A su vez, al responder los puntos propuestos por las demandadas, sostuvo que *“Las averías detectadas están relacionadas en alta probabilidad con despliegue de la banda de rodamiento y grietas en la parte media no uniformes, mismas compatible con plegado del proceso de vulcanización dado que han sufrido soplamiento”*. También dijo que, *“Los desgastes de los extremos de la banda de rodamiento están relacionados*

con aire inadecuado o sugerido por el fabricante, pudiendo este factor haber influido la pérdida fugaz de aire por las averías de la parte media de la banda de rodamiento, dado que una vez afectada la capa de carcasa afecta directamente los alambres de acero y produce oxidación. (...) es posible que la pérdida de aire esté relacionado con las grietas que se generaron en los neumáticos por uso dinámico de rodamiento”. Y que “... Las averías presentadas en la parte media grietas no uniformes están relacionadas en alta probabilidad con falla de plegamiento en proceso de vulcanización de fábrica”.

El dictamen presentado por el perito Capitán mereció pedido de explicaciones por parte de Pirelli quien el 01/08/2025 en virtud de las consideraciones expresadas por el experto -que dan cuenta de un deterioro de las capas metálicas en los 4 neumáticos- requirió explique a qué atribuye tal deterioro y qué relación encuentra entre el deterioro mencionado y los materiales empleados para su fabricación y/o sobre el proceso de fabricación. También petitionó que aclare a qué hace referencia el término “soplamiento”. A su vez, solicitó que explique de qué manera comprobó que la separación de las capas internas de la banda de rodamiento es una falla de fabricación.

Asimismo, consultó ¿a qué se refiere con el término “las 4 cubiertas poseen despliegue en la parte media del caucho de banda de rodamiento”? Luego, respecto a la imputación de las fallas como proveniente de fábrica solicitó que explique en forma técnica cuáles serían dichas averías de fabricación y en qué evidencia se basa para asegurar que las mismas no se produjeron como consecuencia de la degradación de los materiales considerando que los mismos han estado a la intemperie.

A su vez, preguntó al experto si la pérdida de aire que sufrieron los neumáticos pudo contribuir al deterioro o fatiga de los materiales internos. Por otro lado, que aclare qué significan las expresiones “despliegue de banda de rodamiento”, “plegado del proceso de vulcanización” y “soplamiento”.

Luego, cuestionó la respuesta 5° y solicitó que explique qué significa “aire inadecuado o sugerido por el fabricante”, si la existencia de daños accidentales externos producen una exposición de los materiales a factores externos; en su caso, si dicha exposición pudo haber generado el deterioro y separación en las zonas de mayor fatiga y, eventualmente, si tal condición pudo actuar en forma concurrente, acelerando el deterioro de los neumáticos. Por otro lado, cuestionó que si las fallas son de fábrica cómo puede ser que la cubierta de auxilio no haya presentado tales grietas.

El 25/08/2025 el experto contestó el pedido de explicaciones formulado por la

accionada. En su presentación afirmó que las averías detectadas en los neumáticos son compatibles con soplamiento atribuible al proceso de vulcanización de fábrica.

También que la causa más probable de los deterioros en los cuatro neumáticos (que presentan un mismo patrón de quebrantamiento de grietas) es atribuible al material de fabricación.

Definió al soplamiento como un fenómeno que ocurre cuando un neumático se agrieta en zona de la banda de rodamiento con la carcasa, y produce desprendimiento del material hacia la parte externa de la misma.

Asimismo fundó su conclusión respecto a que el deterioro se debe a un defecto de fabrica en la comprobación de que las averías están presentes en las cuatro cubiertas por igual y explicó que las averías de fabricación están relacionadas con el proceso de vulcanización, dado la conformación de las capas de la banda de rodamiento y carcasa compuesta con alambre de acero.

Descartó la posibilidad de que la reparación hecha con parche para combatir la pérdida de aire tenga como razón de ser la falla de los neumáticos pues la misma se encuentra en los cuatro neumáticos mientras que sólo uno fue reparado con parche.

Explicó que el proceso de vulcanización es utilizado en el momento de fabricar el neumático donde se unen las capas de la banda de rodamiento y carcasa de alambre de acero mediante el proceso de energía calórica y de presión. Aclaró que el aire adecuado o sugerido por el fabricante es justamente el compuesto de aire que se transfiera a la rueda completamente armada, y se mide por presión de aire; y, agrego que cuando el neumático no posee la presión de aire adecuado, acelera el proceso de deterioro de las averías de los neumáticos.

En fecha 09/09/2025 Pirelli volvió a impugnar la pericial presentada. En concreto, cuestionó las respuestas brindadas por el experto al pedido de explicaciones por entender que carecen de una respuesta real a los puntos sobre los cuales se le requirió se expida y realizó un pormenorizado análisis de las respuestas brindadas por el experto y por qué considera que no responden a lo preguntado.

A dicha impugnación contestó el perito Capitán por presentación del 30/09/2025 por la cual ratificó lo expresado en sus presentaciones anteriores y reitero su conclusión en torno a que las grietas son compatibles con soplamiento atribuible al proceso de vulcanización de fábrica, dado que el deterioro dinámico se presentó en los 4 neumáticos del vehículo con casi idéntico patrón de diseño en cuanto a las grietas en la parte media de la banda de rodamiento. Agregó que tal conclusión emerge de un estudio

de compatibilidad que él mismo realizó puesto que en ningún momento pudo explorar sobre prueba de ensayo dado que la mismo debió realizarse en un laboratorio en el momento inicial en que fueron detectadas las averías lo que -sostuvo- debió ser sugerido por su fabricante cuando realizó el examen que derivó en la emisión de los dictámenes técnicos acompañados.

Reafirmó que, encontrándose diseños de deterioros similares y un mismo patrón de quebrantamiento de grietas en la parte media de la banda de rodamiento, la causa más probable de los deterioros en los 4 neumáticos es atribuible al material de fabricación. Finalmente, rechazó haber omitido brindar cabal respuesta a los puntos requeridos por Pirelli y volvió a ratificar en todos sus términos su labor pericial la cual desarrollo siguiendo los principios fundamentales que rigen la Criminalística.

14.- Valoración conjunta de la prueba técnica

Las dos pericias producidas coinciden en un primer aspecto: las cuatro cubiertas originales presentaban grietas, deterioro de la banda de rodamiento y, en algunos sectores, separación del material con exposición de sus componentes metálicos.

También existe coincidencia acerca de que los neumáticos conservaban una profundidad de dibujo apreciable. Massa registró mediciones de entre 6 y 6,30 milímetros, mientras que Capitán obtuvo un promedio de 6,20 milímetros.

Ambos estimaron, además, que habían recorrido entre 15.000 y 20.000 kilómetros.

Se trataba, por lo tanto, de neumáticos que presentaban daños relevantes pese a conservar una profundidad de dibujo compatible con un desgaste todavía moderado.

Las diferencias entre los dictámenes se concentran en el origen de esas averías.

Massa manifestó inicialmente que no podía establecer si las cubiertas poseían defectos de fabricación. Explicó que para ello se requería información acerca del proceso de manufactura, los estándares de calidad aplicados y procedimientos químicos propios de laboratorios especializados, que excedían su incumbencia.

Al contestar las explicaciones solicitadas por las partes, consideró que las averías podían obedecer a factores externos, tales como las piedras adheridas, el estado de la calzada y una eventual presión insuficiente. Finalmente indicó que no había encontrado evidencias de vicios ocultos.

Estas conclusiones deben ser ponderadas teniendo en cuenta que la profesional fue designada como perito accidentóloga y que ella misma reconoció carecer de incumbencia para determinar la existencia de defectos correspondientes al proceso de fabricación.

La prueba de circulación que realizó tampoco permite esclarecer la cuestión. Los neumáticos controvertidos ya no se encontraban colocados en el vehículo y el recorrido se efectuó con las cubiertas adquiridas posteriormente por la actora. Por ello, las vibraciones que dijo haber advertido no pueden relacionarse causalmente con las cubiertas examinadas.

Capitán, en cambio, intervino como técnico mecánico y examinó individualmente los cuatro neumáticos originales.

El experto constató que todos correspondían a la misma marca, modelo, medida y fecha de fabricación —Pirelli Cinturato P1, 185/60 R15, DOT 2120— y que presentaban un patrón relativamente semejante de grietas y separación de las capas en la zona media de la banda de rodamiento.

A partir de esas características consideró altamente probable que las averías se encontraran vinculadas con una falla producida durante el proceso de vulcanización. Explicó que las grietas observadas eran compatibles con el desprendimiento de la banda respecto de la capa de carcasa compuesta por alambres de acero.

El dictamen presenta, sin embargo, ciertas limitaciones que no pueden ser omitidas. El perito no realizó ensayos de laboratorio, cortes de las cubiertas ni mediciones de adherencia entre sus capas. Tampoco individualizó un estándar de fabricación concretamente incumplido ni contó con información sobre el proceso productivo o los controles de calidad correspondientes al lote.

Su conclusión no importa, entonces, la comprobación experimental de una falla de vulcanización. Se trata de una inferencia técnica fundada en la configuración y semejanza de los daños constatados.

Capitán también reconoció la presencia de desgaste derivado del uso, piedras incrustadas, perforaciones y signos de oxidación. Admitió que una presión inadecuada podía acelerar el deterioro de los neumáticos.

No obstante, distinguió esos vestigios de las grietas y separaciones verificadas en la zona media. Sostuvo que los factores externos no explicaban adecuadamente que los cuatro neumáticos del mismo modelo y fecha de fabricación presentaran un patrón semejante de quebrantamiento con un kilometraje y una profundidad de dibujo todavía moderados.

A ello se agrega, con alcance meramente indiciario, que la unidad posee tracción en un solo eje. Si el deterioro hubiera obedecido predominantemente a los esfuerzos propios de la tracción, resultaría razonable esperar una incidencia diferenciada entre las

cubiertas del eje motriz y las restantes. Sin embargo, las cuatro presentaron un patrón relativamente semejante de grietas y separación de material.

Esta circunstancia no resulta concluyente, pues no se cuenta con información precisa acerca de la posición que ocupó cada neumático durante su utilización ni de las rotaciones efectuadas. No obstante, apreciada junto con la identidad de modelo y fecha de fabricación, el kilometraje reducido y la similitud de los daños, constituye un indicio adicional de una causa común vinculada con la fabricación.

Pirelli formuló objeciones técnicamente atendibles. Señaló que la separación entre las capas también podía originarse por perforaciones, ingreso de humedad, oxidación, presión insuficiente o exposición a temperaturas elevadas.

Sin embargo, esas explicaciones fueron expuestas como hipótesis posibles. No se acreditó que la actora hubiera circulado habitualmente con presión insuficiente, que hubiera sometido el vehículo a sobrecargas o que existieran defectos de alineación, suspensión o mantenimiento con entidad suficiente para producir simultáneamente los daños observados.

Por el contrario, las órdenes de reparación incorporadas acreditan el cumplimiento de los servicios programados. En oportunidad del control correspondiente a los 10.000 kilómetros se realizaron la alineación y rotación de las cubiertas.

Posteriormente, al efectuarse el servicio de los 20.000 kilómetros, cuando el vehículo registraba 19.468 kilómetros, el taller dejó asentado que no podía realizar la alineación y el balanceo porque las cuatro cubiertas se encontraban deformadas.

Esta secuencia no permite vincular necesariamente con los neumáticos la vibración denunciada durante el primer servicio. Sin embargo, acredita que se realizaron tareas de mantenimiento sobre el conjunto y que, pese a ello, las cuatro cubiertas presentaron simultáneamente deformaciones antes de alcanzar los 20.000 kilómetros. Se trata de un elemento adicional que debilita la hipótesis de un deterioro derivado exclusivamente de falta de cuidado, alineación o rotación.

Tampoco se incorporó un informe técnico independiente que demostrara que las grietas obedecían concretamente a esas condiciones de uso.

Los dictámenes emitidos por Pirelli el 22 de noviembre de 2022 se limitaron a consignar un consumo irregular de la banda de rodamiento y a enumerar distintas causas posibles.

En efecto, no explicaron de manera individualizada el origen de las grietas profundas ni de la separación de las capas posteriormente verificadas.

Debe ponderarse, asimismo, que Pirelli se encontraba en mejores condiciones para aportar información sobre el proceso de fabricación, los controles de calidad y la trazabilidad del lote DOT 2120. Pese a ello, no incorporó registros de producción, ensayos o antecedentes técnicos que permitieran descartar la hipótesis sostenida por el perito mecánico.

La cubierta de auxilio no modifica esta conclusión. Además de haber tenido un uso sustancialmente inferior, posee una medida y una fecha de fabricación diferentes —175/65 R14, DOT 1120—, por lo que no constituye una muestra perteneciente al mismo lote de las cuatro cubiertas controvertidas.

La prueba no permite alcanzar una certeza científica absoluta sobre el origen de las averías. Esa exigencia, sin embargo, no constituye el estándar aplicable para decidir una controversia civil.

Corresponde determinar cuál de las hipótesis aparece como más probable conforme a la totalidad de las circunstancias acreditadas.

En este caso, la presencia de daños semejantes en las cuatro cubiertas del mismo modelo y fecha de fabricación, su kilometraje relativamente reducido, la profundidad de dibujo conservada, la opinión del perito mecánico y la falta de información técnica específica que estaba en poder del fabricante permiten considerar suficientemente acreditado que las averías tuvieron su origen preponderante en un defecto correspondiente al proceso de fabricación.

Esta conclusión no se funda exclusivamente en el principio in dubio pro consumidor ni en la falta de prueba de las demandadas. Encuentra sustento positivo en las características objetivas de los neumáticos y en la valoración comparativa de los dictámenes producidos.

Las reglas protectorias de la relación de consumo y la distribución dinámica de la carga probatoria operan como elementos complementarios, pues la consumidora acreditó el daño y aportó elementos técnicos suficientes para vincularlo con el producto, mientras que el fabricante no incorporó la información que se encontraba específicamente bajo su control.

Por estas razones, tengo por acreditado, con el grado de probabilidad exigible en el proceso civil, que las cuatro cubiertas originales presentaron una falla atribuible a su fabricación.

Pirelli Neumáticos SAIC debe responder en su condición de fabricante.

Pire Rayen Automotores S.A. también se encuentra alcanzada por la

responsabilidad solidaria prevista por el art. 40 de la Ley 24.240, en su carácter de vendedora e integrante de la cadena de comercialización del vehículo. Su responsabilidad no se sustenta en una deficiente prestación de los servicios de mantenimiento, circunstancia que no fue demostrada.

Por el contrario, fue la concesionaria quien detectó las deformaciones durante el servicio de los 20.000 kilómetros e indicó a la actora que efectuara el reclamo ante Pirelli.

Esa actuación impide atribuirle una conducta particularmente reprochable, pero no la excluye de la responsabilidad objetiva y solidaria establecida legalmente frente a la consumidora, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieran corresponder entre los distintos integrantes de la cadena.

15.- Situación procesal de FCA Automobiles Argentina S.A.

Pire Rayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos SAIC solicitaron la citación de FCA Automobiles Argentina S.A. como tercera, conforme al art. 94 del Código Procesal entonces vigente.

La actora se opuso a esa intervención. En su presentación del 7 de julio de 2023 manifestó que consideraba innecesario traer a FCA al proceso, aunque reconoció su condición de fabricante del vehículo.

Por resolución del 4 de agosto de 2023 se admitió la citación, pero exclusivamente en carácter de tercera. Se le otorgó intervención para defender sus derechos y se le hizo saber que quedaría vinculada a los efectos de la sentencia.

La cédula diligenciada reprodujo esos términos y puso a su disposición la demanda y la documental acompañada.

FCA compareció, contestó la citación, controvertió los hechos, ofreció prueba y desarrolló defensas relativas a todos los presupuestos de la responsabilidad. Ejerció, por lo tanto, plenamente su derecho de defensa.

Sin embargo, esa intervención no modificó su condición procesal. La actora no amplió oportunamente la demanda ni formuló contra FCA una pretensión expresa de condena.

La petición efectuada al alegar para que se extendiera la condena no puede producir ese efecto. Los alegatos permiten valorar la prueba, pero no modificar la integración subjetiva de la litis ni introducir una pretensión que no fue deducida durante la etapa procesal correspondiente.

La Cámara de Apelaciones local ha sostenido que la participación procesal del

tercero, incluso cuando comparece, contesta la demanda y produce prueba, no autoriza por sí sola a condenarlo si la pretensión no fue oportunamente dirigida o ampliada en su contra. En tal supuesto, la sentencia puede establecer su responsabilidad y resultarle oponible, pero no constituir un título ejecutable en su contra (“Tucci c/ Pérez”, Se. 22/22).

Asimismo, en “Navarrete Bascur c/ Provincia de Río Negro” (Se. 78/16), consideró extemporáneo el pedido de condena formulado por la actora con posterioridad a la traba de la litis y mantuvo la distinción entre la declaración de responsabilidad del tercero y su incorporación a la condena.

Por otra parte, esa solución coincide con el criterio del Superior Tribunal de Justicia, conforme al cual no corresponde condenar a quien no fue demandado, sin perjuicio de declarar, cuando proceda, su responsabilidad como tercero citado (“Zani”, Se. 111/06; “Ganim”, Se. 59/17).

No obstante, corresponde establecer el alcance material de su intervención.

FCA Automóviles Argentina SA fabricó el vehículo, que fue entregado a la actora con las cubiertas Pirelli que integraban su equipamiento original. El componente formaba parte, por ello, del producto final incorporado al mercado.

La circunstancia de que el componente defectuoso haya sido fabricado por Pirelli no constituye una causa ajena frente a la consumidora. Se trata de una relación interna entre integrantes de la misma cadena, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieran corresponder.

En consecuencia, la responsabilidad derivada del defecto declarado también alcanza materialmente a FCA Automobiles Argentina S.A. como fabricante del vehículo. Sin embargo, al no haber sido demandada, no corresponde dictar contra ella una condena directa de pago.

La presente sentencia le resultará oponible en los términos del art. 91 del Código Procesal Civil y Comercial.

16.- Establecida la responsabilidad de las accionadas y de la tercera citada, corresponde ingresar al análisis de los rubros reclamados para determinar su eventual progreso y cuantía.

16.1.- Daño material: La actora reclamó la suma de \$344.400, integrada por el costo de cuatro cubiertas, los trabajos de alineación y balanceo y el valor estimado de la cubierta de auxilio.

Acompañó la factura número 00017-00006413, emitida por Milla Neumáticos

Neuquén S.R.L. el 24/12/2022, por \$267.200, correspondiente a la adquisición de cuatro neumáticos y cuatro válvulas.

También presentó la factura número 00017-00006412, de la misma fecha, por \$10.400, correspondiente a los servicios de alineación y balanceo.

La autenticidad de ambos instrumentos fue confirmada por su emisora mediante la respuesta informativa incorporada el 19/06/2025.

Los comprobantes acreditan un desembolso total de \$277.600, vinculado con el reemplazo de las cuatro cubiertas examinadas en la pericia.

No ocurre lo mismo con la cubierta de auxilio. La actora no acreditó haber afrontado el gasto reclamado y la pericia determinó que ese neumático no presentaba las grietas ni las averías observadas en los restantes. También indicó que poseía un desgaste y kilometraje inferiores.

En consecuencia, el importe de \$66.800 solicitado por ese concepto no puede ser admitido.

El rubro prospera por el capital de \$277.600. A esa suma deben adicionarse los intereses conforme la tasa establecida por la doctrina legal “Machín”, desde el 24/12/2022 hasta la fecha de esta sentencia.

Aplicada esa pauta, el daño material asciende a PESOS UN MILLÓN CUATROCIENTOS SESENTA Y UN MIL SETECIENTOS DIECIOCHO CON 90/100 (\$1.461.718,90).

16.2.- Daño moral.

La actora reclamó la suma de \$180.000 por las consecuencias que el hecho habría producido en su tranquilidad y vida cotidiana. Expuso que es jubilada, que percibe ingresos limitados y que debió afrontar en forma imprevista el costo de cuatro neumáticos para poder continuar utilizando el vehículo.

Sabido es que el daño moral no se configura automáticamente ante cualquier incumplimiento. Para su reconocimiento es necesario que las circunstancias acreditadas permitan advertir una afectación que exceda las molestias ordinarias propias de una controversia contractual. Sin embargo, en las relaciones de consumo su existencia puede ser apreciada a partir de las características del hecho y de sus consecuencias previsibles, aun cuando no exista una prueba directa de los padecimientos invocados. La valoración debe realizarse atendiendo a la naturaleza del incumplimiento, su duración, las gestiones que debió realizar el consumidor y la repercusión que razonablemente pudo tener sobre su tranquilidad y vida cotidiana.

En este caso no se produjo prueba testimonial, médica o psicológica dirigida a demostrar concretamente la repercusión espiritual alegada. Tampoco se acreditó que la actora hubiera debido endeudarse o modificar sus planes personales con motivo del gasto. Esas circunstancias fueron afirmadas en la demanda, pero no fueron acreditadas.

No obstante, ello no impide valorar las consecuencias que razonablemente se desprenden de los hechos comprobados. La deformación alcanzó simultáneamente a las cuatro cubiertas de un vehículo adquirido como cero kilómetro. Se trataba, además, de componentes directamente vinculados con la seguridad de circulación. Ante esa situación, la actora debió afrontar con recursos propios un gasto imprevisto de \$277.600 para reemplazar los neumáticos y continuar utilizando el automotor. Si bien su reclamo fue recibido y derivado para su evaluación, no obtuvo una solución efectiva de los proveedores. La respuesta recibida implicó, en los hechos, que debiera asumir por sí misma el costo del reemplazo y posteriormente promover este proceso para obtener su reconocimiento. La incertidumbre acerca de las condiciones de seguridad del vehículo, la frustración de la garantía y la necesidad de afrontar un gasto inmediato exceden las molestias ordinarias propias de un incumplimiento contractual. Por ello, considero acreditada una alteración de la tranquilidad de la actora causalmente vinculada con el incumplimiento verificado.

Para establecer su cuantía, corresponde ponderar los siguientes elementos de manera conjunta. En primer lugar, la actora transitó diligentemente todas las instancias de reclamo disponibles: denunció las anomalías en cada service, cumplió los mantenimientos pautados, efectuó el reclamo ante la fabricante siguiendo el procedimiento indicado por la concesionaria, y pese a ello no obtuvo una respuesta que resolviera su situación. El daño moral se acentúa precisamente porque cada paso correcto desembocó en una negativa, frustrando la confianza depositada en el sistema de garantías establecido por la ley (art. 8 bis, Ley 24.240). En segundo lugar, el componente defectuoso era de naturaleza crítica para la seguridad vial. La deformación y separación de capas de los cuatro neumáticos implica que la actora circuló durante un período indeterminado con un rodado en condiciones comprometidas sin conocer esa circunstancia, lo que constituye una fuente autónoma de angustia que excede la mera pérdida económica. En tercer lugar, la necesidad de promover este proceso para obtener el reconocimiento del gasto afrontado se extendió durante cuarenta y seis meses desde la detección del defecto hasta el dictado de la presente.

A ello se suma la condición personal de la actora. La Sra. Cid es actualmente una

adulto mayor de 67 años —conforme surge del documento nacional de identidad acompañado con la demanda— que percibe haberes jubilatorios. Esta circunstancia la ubica en la categoría de consumidora hipervulnerable, en los términos reconocidos por la doctrina y la jurisprudencia con fundamento en el art. 42 de la Constitución Nacional y el principio de vulnerabilidad agravada que informa el sistema de defensa del consumidor (conf. Res. DNCI 139/2020). Para una persona en esa situación, el vehículo no es un bien suntuario sino un instrumento de autonomía cotidiana, y el impacto de afrontar un gasto imprevisto que compromete recursos fijos genera una preocupación concreta sobre la posibilidad de seguir disponiendo de esa herramienta de movilidad e independencia. La privación de la seguridad en su uso —o la incertidumbre sobre ella— incide de manera más intensa en su tranquilidad y calidad de vida que en la de un consumidor con mayor capacidad de adaptación o de acceso a alternativas. Esta condición opera como factor de agravación del daño extrapatrimonial y debe ser ponderada en la cuantificación.

Ponderadas estas circunstancias conforme las facultades previstas por los arts. 1741 del Código Civil y Comercial y 147 del Código Procesal, el daño moral se fija en la suma de \$800.000 estimada a valores de la fecha de esta sentencia.

Sobre ese capital corresponde aplicar una tasa pura del 8% anual desde el 18 de octubre de 2022, fecha en que fue advertida la deformación de las cubiertas, hasta el dictado de la presente. Los intereses ascienden a \$247.732,80, por lo que el rubro prospera por la suma total de \$1.047.732,80. Una vez vencido el plazo fijado para su pago y hasta su efectivo cumplimiento, devengará intereses conforme la tasa establecida por la doctrina legal vigente.

16.3.- Daño punitivo.

La actora solicitó la aplicación de la multa prevista por el art. 52 bis de la Ley 24.240, que estimó en \$344.400.

Fundó el reclamo en que las demandadas desconocieron la garantía y negaron la existencia de los defectos que presentaban las cubiertas. En sus alegatos agregó que sus reclamos habrían sido ignorados durante los tres servicios realizados al vehículo.

El daño punitivo no tiene por finalidad reparar el perjuicio sufrido por el consumidor. Se trata de una sanción destinada a prevenir y desalentar conductas especialmente graves de los proveedores.

Por esa razón, no procede frente a cualquier incumplimiento contractual. Es

necesario que se encuentre acreditado un comportamiento doloso, una negligencia grave, la obtención de un beneficio indebido o un manifiesto menosprecio por los derechos del consumidor.

Así lo ha establecido el Superior Tribunal de Justicia en “Bartorelli, Emma Graciela c/ Banco Patagonia S.A. s/ daños y perjuicios”, sentencia 133 del 17 de octubre de 2023, y en “Majnach, Mariana Rosario c/ Edersa s/ sumarísimo”, sentencia 4 del 12 de febrero de 2025.

La conducta debe examinarse en forma individual respecto de cada proveedora. La responsabilidad solidaria prevista por el art. 40 de la Ley 24.240 no determina, por sí sola, la procedencia de esta sanción.

En lo que respecta a Pirerayen Automotores S.A., las órdenes de servicio no demuestran que el reclamo referido a las cubiertas hubiera sido desatendido en tres oportunidades.

Los inconvenientes informados durante los primeros ingresos correspondieron a vibraciones y ruidos que fueron objeto de revisión. La deformación de los neumáticos fue advertida en el servicio correspondiente a los 20.000 kilómetros, cuando el vehículo registraba 19.468 kms.

En esa oportunidad, la concesionaria informó a la actora que no podía realizar la alineación y el balanceo debido al estado de las cubiertas y le indicó que debía canalizar el reclamo ante su fabricante.

No se encuentra acreditado, entonces, que Pirerayen hubiera ocultado el problema, impedido el reclamo o mantenido una conducta indiferente frente a la situación de la consumidora.

En cuanto a Pirelli Neumáticos S.A.I.C., se comprobó que recibió el reclamo, inspeccionó las cubiertas y rechazó la garantía por considerar que las anomalías no respondían a un defecto de fabricación.

En este proceso se arribó a una conclusión diferente. La pericia mecánica determinó que el daño observado resultaba compatible, con un alto grado de probabilidad, con un defecto en el proceso de vulcanización. El experto también señaló que el examen efectuado por Pirelli había sido superficial.

Sin embargo, el desacierto de la evaluación realizada y el consecuente rechazo de la garantía no alcanzan, por sí solos, para imponer una multa civil.

No se acreditó que Pirelli hubiera actuado deliberadamente para perjudicar a la actora, que hubiera procurado obtener un beneficio indebido o que el rechazo

respondiera a una práctica reiterada dirigida a evitar el cumplimiento de las garantías.

Tampoco se demostró una conducta persistente de silencio o indiferencia. El reclamo fue recibido y las cubiertas fueron examinadas, aunque la respuesta brindada no resultara finalmente ajustada a las conclusiones obtenidas en este proceso.

En tales condiciones, la conducta de las proveedoras genera la obligación de reparar los daños reconocidos, pero no alcanza la gravedad requerida para aplicar la sanción prevista por el art. 52 bis de la Ley 24.240.

Por ello, el daño punitivo debe ser rechazado respecto de Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C.

En función del rechazo resuelto del rubro, deviene en abstracto el tratamiento del planteo de inconstitucionalidad formulado por Pirelli respecto del art. 52 bis.

17. Situación de la La Meridional Compañía Argentina de Seguros SA

La aseguradora reconoció la emisión de la póliza número 411.931, contratada por Pirelli Neumáticos S.A.I.C., con vigencia desde el 1 de octubre de 2022 hasta el 1 de octubre de 2023.

También admitió que el hecho denunciado se encontraba temporalmente comprendido dentro de ese período. La controversia se limita, entonces, a determinar si los rubros reclamados se encuentran alcanzados por la cobertura.

La póliza ampara la responsabilidad civil derivada del uso o consumo por terceros de los productos fabricados o comercializados por Pirelli.

Sin embargo, la cláusula 80 excluye expresamente los reclamos por el valor del producto en sí mismo y los gastos ocasionados por su reposición, reemplazo, reparación o reacondicionamiento.

En el caso, el daño material reconocido comprende el importe abonado por la actora para sustituir las cubiertas y realizar el servicio de alineación y balanceo. No se acreditaron lesiones personales ni daños ocasionados por los neumáticos sobre otros bienes.

Por lo tanto, el rubro se encuentra comprendido en las exclusiones previstas en los apartados 2.3 y 2.4 de la cláusula 80.

La circunstancia de que se hubiera acreditado la existencia de un defecto de fabricación no modifica esta conclusión. La cobertura alcanza los daños que el producto pueda ocasionar a terceros, pero no el costo de reemplazo del propio producto.

Tampoco corresponde extender la garantía al daño moral.

Las condiciones de la póliza excluyen las consecuencias no patrimoniales cuando

no derivan de lesiones o daños comprobables que se encuentren cubiertos.

En estas actuaciones, el perjuicio extrapatrimonial reconocido se vincula con las molestias y preocupaciones ocasionadas por la deformación y posterior sustitución de las cubiertas. Al encontrarse excluido el daño material del cual deriva, tampoco se configura el presupuesto exigido para la cobertura de sus consecuencias no patrimoniales.

Finalmente, el daño punitivo se encuentra expresamente excluido por las condiciones del contrato y por el art. 112 de la Ley 17.418. De todos modos, el rubro fue rechazado al examinarse la pretensión principal.

En consecuencia, corresponde admitir la defensa de falta de acción opuesta por La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. y rechazar la citación en garantía.

En función de esta solución, resulta innecesario examinar la suma asegurada y la franquicia establecidas en la póliza.

18.- Conclusión.

La prueba producida permite tener por acreditado que las cuatro cubiertas originales del vehículo adquirido por la actora presentaron averías compatibles, con un alto grado de probabilidad, con una deficiencia originada en el proceso de fabricación.

Los neumáticos pertenecían al mismo modelo y fecha de fabricación y presentaron daños semejantes antes de alcanzar los 20.000 kilómetros.

No se demostró que la actora hubiera utilizado el vehículo en forma inadecuada, circulado habitualmente con una presión insuficiente o incumplido los servicios de mantenimiento correspondientes.

Tampoco se incorporaron elementos técnicos provenientes de los controles de fabricación y trazabilidad del producto que permitieran descartar la conclusión alcanzada por el perito mecánico.

Pirelli Neumáticos S.A.I.C. debe responder en su condición de fabricante de las cubiertas.

Pirerayen Automotores S.A. también se encuentra alcanzada por la responsabilidad solidaria establecida por el art. 40 de la Ley 24.240, en su carácter de vendedora e integrante de la cadena de comercialización.

La demanda prospera respecto de ambas por la suma de \$2.509.451,70, integrada por \$1.461.718,90 en concepto de daño material y \$1.047.732,80 por daño moral.

El daño punitivo debe ser rechazado porque no se acreditó una conducta dolosa, una negligencia grave ni un manifiesto menosprecio por los derechos de la

consumidora.

En cuanto a FCA Automobiles Argentina S.A., se encuentra acreditado que fabricó el vehículo, que fue entregado con las cubiertas Pirelli que integraban su equipamiento original y que, por ello, también participó en la cadena de producción y comercialización del bien.

Su responsabilidad material debe ser declarada y la sentencia le resulta oponible en los términos del art. 91 del Código Procesal Civil y Comercial.

Sin embargo, como la actora no dirigió oportunamente la demanda contra esa empresa, no corresponde imponerle una condena directa de pago.

Finalmente, los daños reconocidos no se encuentran comprendidos en la cobertura contratada con La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A.

El daño material corresponde al costo de reemplazo del propio producto defectuoso, expresamente excluido por la póliza. El daño moral deriva de ese mismo incumplimiento y no se acreditaron lesiones ni daños sobre otros bienes cubiertos.

En consecuencia, corresponde admitir la defensa de falta de acción opuesta por La Meridional y rechazar la extensión de la condena a su respecto.

Una vez vencido el plazo establecido para el pago, el capital de condena devengará intereses hasta su efectivo cumplimiento conforme la tasa establecida por la doctrina legal vigente.

19.- Costas y honorarios.

Las costas correspondientes a la pretensión principal se imponen a Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C., por resultar vencidas en lo sustancial, conforme el art. 62 del Código Procesal Civil y Comercial.

La admisión de la demanda por una suma inferior a la reclamada y el rechazo del daño punitivo no justifican una distribución diferente.

La pretensión prospera en su cuestión central y la determinación de la cuantía de los daños dependió de la prueba y de la estimación judicial. El daño punitivo, por su parte, fue planteado dentro del mismo marco fáctico y jurídico.

Las costas generadas por la intervención de FCA Automobiles Argentina S.A. se imponen a esa empresa.

Aunque no corresponde dictar en su contra una condena directa de pago, su defensa dirigida a obtener una declaración de ausencia de responsabilidad fue desestimada y la sentencia le resulta oponible.

Las costas correspondientes a la citación en garantía de La Meridional Compañía

Argentina de Seguros S.A. se imponen a Pirelli Neumáticos S.A.I.C., que solicitó su intervención y resultó vencida en la controversia relativa a la cobertura.

Para regular los honorarios se toma como monto base la suma de \$2.509.451,70.

La aplicación de los porcentajes arancelarios sobre ese importe arroja resultados inferiores a los mínimos legales. Corresponde, por ello, aplicar el mínimo de diez JUS previsto para los procesos de conocimiento y adicionar, cuando corresponda, el 40 % por la actuación como apoderado.

Respecto de las letradas de FCA Automobiles Argentina S.A. se computan dos etapas, dado que la tercera citada no presentó alegatos.

En cuanto a los peritos, corresponde aplicar el mínimo de cinco JUS previsto por el art. 19 de la Ley 5069.

Si bien el art. 18 establece un límite conjunto del 12 % cuando interviene más de un auxiliar de justicia, su aplicación sobre el reducido monto de condena determinaría una regulación individual inferior al mínimo obligatorio. Por ello, corresponde respetar el mínimo previsto por los arts. 2 y 19 de esa ley.

Se tiene en cuenta el valor del JUS vigente al momento de esta sentencia, de \$89.198.

Por todo ello, **RESUELVO:**

I.- Hacer parcialmente lugar a la demanda promovida por Enriqueta Cid contra Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C. En consecuencia, condenar solidariamente a las demandadas a pagar a la actora, dentro del plazo de diez (10) días, la suma de \$2.509.451,70, en concepto de daño material y daño moral.

Vencido ese plazo y hasta su efectivo cumplimiento, la suma adeudada devengará intereses conforme la tasa establecida por la doctrina legal vigente.

II.- Rechazar el daño punitivo reclamado contra Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C y declarar abstracto el tratamiento del planteo de inconstitucionalidad formulado por Pirelli Neumáticos S.A.I.C. respecto del art. 52 bis de la Ley 24.240.

III.- Declarar que FCA Automobiles Argentina S.A. se encuentra materialmente alcanzada por la responsabilidad derivada del defecto comprobado y que la presente sentencia le resulta oponible en los términos del art. 91 del Código Procesal Civil y Comercial.

No imponerle una condena directa de pago, por no haber sido oportunamente

demandada por la actora.

IV.- Hacer lugar a la defensa de falta de acción opuesta por La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. y rechazar la extensión de la condena a su respecto.

V.- Imponer las costas correspondientes a la pretensión principal a Pirerayen Automotores S.A. y Pirelli Neumáticos S.A.I.C.

Imponer las costas generadas por la intervención de FCA Automobiles Argentina S.A. a esa empresa.

Imponer las costas correspondientes a la citación en garantía de La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. a Pirelli Neumáticos S.A.I.C., conforme los fundamentos expuestos en el considerando 19.

VI.- Regular los honorarios de Liliana Rosana Moreira Alves y Eduardo Alberto Martínez, en conjunto, por su actuación como letrados patrocinantes de la actora, en la suma de \$891.980, equivalente a diez JUS, de conformidad con los arts. 6, 7, 8, 9, 38, 39 y concordantes de la Ley G 2212.

VII.- Regular los honorarios de Federico David Allende y Juan Ignacio Santangelo, en conjunto, por su actuación como letrados apoderados de Pirerayen Automotores S.A., en la suma de \$1.248.772, equivalente a diez JUS más el 40 % correspondiente al apoderamiento, de conformidad con los arts. 6, 7, 8, 9, 10, 38, 39 y concordantes de la Ley G 2212.

VIII.- Regular los honorarios de Manuel I. Andrada, por su actuación como letrado apoderado de Pirelli Neumáticos S.A.I.C., en la suma de \$1.248.772, equivalente a diez JUS más el 40 % correspondiente al apoderamiento, de conformidad con los arts. 6, 7, 8, 9, 10, 38, 39 y concordantes de la Ley G 2212.

IX.- Regular los honorarios de Celina B. Urquizu y Lucía Fernández Urquizu, en conjunto, por su actuación como letradas apoderadas de FCA Automobiles Argentina S.A. durante dos etapas del proceso, en la suma de \$832.515, de conformidad con los arts. 6, 7, 8, 9, 10, 38, 39 y concordantes de la Ley G 2212.

X.- Regular los honorarios de Fabián Marcelo Narváez, por su actuación como letrado patrocinante de La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A., en la suma de \$891.980, equivalente a diez JUS, de conformidad con los arts. 6, 7, 8, 9, 38, 39 y concordantes de la Ley G 2212.

XI.- Regular los honorarios de María Florencia Massa, Nahuel Agustín Capitán y Carlos Luis Pieroni, por sus respectivas actuaciones como peritos accidentólogo,

mecánico y calígrafo, en la suma de \$445.990 para cada uno, equivalente a cinco JUS, de conformidad con los arts. 2, 5, 18, 19 y concordantes de la Ley 5069.

Para efectuar las regulaciones se consideraron la naturaleza, extensión y calidad de las tareas realizadas, las etapas cumplidas, la utilidad de las labores y el resultado obtenido.

Los honorarios regulados no incluyen el impuesto al valor agregado, que deberá adicionarse en caso de corresponder.

Deberán ser abonados dentro de los diez días de quedar firme la presente regulación.

XII.- Cúmplase con la Ley D 869.

XIII.- Incorporar la presente al Protocolo Digital de Sentencias y notificar conforme lo dispuesto por los arts. 38 y 138 del Código Procesal Civil y Comercial.

Mauro Alejandro Marinucci

Juez Subrogante.-