

Cipolletti, 31 de marzo de 2026

AUTOS Y VISTOS: Los presentes caratulados "VORIA PABLO EMERSON C/ FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. Y OTRO S/ DAÑOS Y PERJUICIOS " (Expte. CI-13142-C-0000), para dictar sentencia definitiva;

RESULTA:

1.- En fecha 14/9/2021 se presentó Pablo Emerson VORIA, con el patrocinio letrado de los Dres. Julián KRAUSE y Leonel HERRERA MONTOVIO, y promovió demanda de daños y perjuicios contra las firmas FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. (FIAT) y FCA S.A. DE AHORRO PARA FINES DETERMINADOS, por la suma de \$3.904.443,96.- o lo que en más o en menos resulte de la prueba, con más las costas e intereses hasta el efectivo pago.

Fundó su pretensión en una serie de hechos que, según su relato, se originaron con la compra de un vehículo defectuoso y la falta de respuesta satisfactoria por parte de las demandadas.

En ese sentido, mencionó inicialmente que en septiembre de 2017 resultó adjudicatario de una camioneta Fiat Toro Freedom 2.0 Diesel (manual de seis marchas) a través de un plan de ahorro de FCA S.A. El vehículo le fue entregado el 22 de septiembre de 2017 para uso personal y familiar.

Adujo que en mayo de 2020 comenzaron los problemas técnicos. El tablero mostró el aviso "apague el motor" y se encendió el *testigo* de inyección, afirmando el actor que se trata de un vicio o defecto de fabricación común en este modelo, relacionado con el sistema de Filtro de Partículas Diésel (DPF).

Sostuvo que el vehículo es impropio para su destino, ya que el sistema DPF requiere circular a velocidades y revoluciones constantes (mínimo 60 km/h o 2.000 rpm durante 15 minutos) para limpiarse (regeneración). Refirió que esto es prácticamente imposible en contextos urbanos como el de la ciudad de Cipolletti. Describió que, al no completarse la regeneración, se inyecta exceso de combustible que termina en el cárter, diluyendo el aceite lubricante. Esto, según su explicación, provoca un aumento del nivel de aceite y puede causar daños graves en el motor por mala lubricación o incluso riesgo de accidentes si el motor se acelera solo.

Seguidamente señaló que el vehículo ingresó al taller oficial (Pire Rayen) en al menos tres ocasiones. En una de ellas, el auto estuvo inmovilizado por varias semanas debido a que la concesionaria alegó falta de repuestos. A pesar de los intentos de reparación, el problema persistía.

Agregó que las empresas no informaron adecuadamente sobre las limitaciones del vehículo en el manual original y que el fabricante intentó subsanar esto tarde mediante una "campana de información" y folletos aclaratorios (*recalls*) que confirmaban el defecto preexistente.

También afirmó que la concesionaria intentó desligarse de la garantía alegando que no se había realizado un servicio a tiempo, cuando en realidad el turno fue postergado por la propia empresa.

Hizo mención a la angustia y el temor de sufrir un accidente debido a la peligrosidad del defecto.

Las alegadas fallas técnicas específicas en el vehículo (Fiat Toro Freedom 2.0 Diésel) se centran principalmente en el mal funcionamiento del sistema de escape y lubricación.

Según lo que se desprende de la demanda, los desperfectos son los siguientes:

i) Falla en el Filtro de Partículas Diésel (DPF): El actor alega que el vehículo presenta un defecto de fabricación en el sistema DPF, el cual requiere condiciones de conducción específicas (velocidad y revoluciones constantes) para su limpieza o "regeneración" que son imposibles de cumplir en uso urbano.

ii) Contaminación del aceite con combustible: Al no poder completarse el ciclo de regeneración del DPF, se inyecta un exceso de combustible que no llega a quemarse y termina filtrándose al cárter. Esto provoca una subida del nivel de aceite y su degradación prematura al mezclarse con el gasoil.

iii) Deficiencia en la lubricación del motor: La dilución del aceite con combustible genera una mala lubricación, lo que pone en riesgo la integridad de las partes metálicas de la mecánica y puede derivar en que el motor se funda.

iv) Alertas en el tablero: El vehículo manifestó reiteradamente el aviso "Apague el motor" junto con el encendido del testigo de inyección y testigos de color ámbar que indican la necesidad de regenerar el DPF.

v) Pérdida de potencia y seguridad: El demandante señala que, ante la obstrucción del filtro, el vehículo entra en un modo que no permite acelerar a más de 80 km/h. Asimismo, denuncia que el fallo puede provocar que el motor sufra un recalentamiento o que las revoluciones aumenten y el vehículo se acelere solo, sin mando del conductor, lo que representa un grave riesgo de accidente.

vi) Falla en el sistema EGR: En el pliego de la pericial mecánica, se solicita específicamente que se analicen también las fallas que pueda producir el sistema de gases de escape EGR (Exhaust Gas Recirculation) en relación con el DPF.

El actor reclamó los siguientes rubros indemnizatorios en su liquidación, alcanzando un monto total de \$4.904.443,96:

Daño Emergente Patrimonial del Automotor: Solicitó el pago del equivalente a un auto nuevo 0km de idénticas características a las que se entregan actualmente, cuyo valor estimó en \$3.436.943,44.

Subsidiariamente, para el caso de que no se otorgue lo anterior, solicitó la rescisión del contrato con la devolución de todas las cuotas abonadas más intereses y gastos de patentamiento, suma que asciende a \$2.813.484,96 (\$2.513.484,96 por las cuotas y \$300.000 por gastos).

Privación del Uso del Automotor: Reclamó la suma de \$67.500. Este monto se fundamenta en los 45 días que el actor estuvo sin movilidad propia por responsabilidad de las demandadas, calculando un promedio de gasto diario de \$1.500 para movilizarse en taxi.

Daño Extra Patrimonial (Moral): Solicitó la suma de \$400.000. Este rubro busca reparar las "aflicciones y zozobras" padecidas, la alteración de su tranquilidad, el "trato indigno" recibido y la frustración de sus proyectos personales y familiares (como las vacaciones de verano) debido a los desperfectos del vehículo y la falta de soluciones

El actor justificó su pedido de aplicación del daño punitivo (solicitando la suma de \$1.000.000) basándose en lo dispuesto por el artículo 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor (LDC) y en la conducta que califica como grave y desaprensiva por parte de las demandadas.

Para justificar este último rubro, el accionante afirmó que existe una "intencionalidad calculadamente desaprensiva" y una "malicia calificada" por parte del fabricante. En ese sentido, alegó que la terminal automotriz fabricó el vehículo en cuestión sin un motor correcto, para abaratar costos,

a sabiendas de que esto derivaría en fallas de funcionamiento, recalentamientos y riesgos de accidentes.

Cálculo Económico del Incumplimiento: Argumentó que para la empresa resulta “más económico abonar los procesos judiciales” que pudieran entablar los clientes que reparar o cambiar todos los vehículos defectuosos vendidos. Definió esto como un "inescrupuloso cálculo en perjuicio de los consumidores" que debe ser sancionado para no convertirse en una costumbre.

Peligrosidad y Riesgo a la Seguridad: Resaltó que el defecto técnico no es menor, ya que el vehículo puede sufrir aumentos de revoluciones y acelerarse solo sin mando del conductor, lo que representa un grave riesgo de accidentes viales en un país con alta mortalidad por esta causa.

Incumplimiento del Deber de Información y Trato Digno: Denunció que la empresa actuó con desdén y un "total desinterés" hacia su problema, intentando deslindar responsabilidades mediante "excusas infundadas" para hacer caer la garantía.

Finalidad Preventiva y Ejemplificadora: El actor invocó la función de la sanción pecuniaria disuasiva para prevenir, reparar y sancionar. Citó el caso paradigmático de "Ford Pinto" y jurisprudencia local contra la misma automotriz para demostrar que es una conducta recurrente que debe ser desalentada mediante una sanción ejemplificadora para que no ocurra nuevamente.

Abuso de la Posición de Poder: Señaló que las demandadas hicieron "oídos sordos" a los reclamos y abusaron de su posición de poder frente al consumidor, quien se encuentra en una situación de inferioridad.

Fundó en derecho su pretensión, acompañó prueba documental, ofreció otros medios probatorios y petitionó el oportuno acogimiento de la

demanda con costas a la accionada.-

2.- El 1/10/2021 (SEON) se dispuso la tramitación de las actuaciones bajo las normas del proceso ordinario y se ordenó el traslado de la demanda.

3.- En fecha 14/06/2022 (E0001) compareció el Dr. Gustavo Horacio VERGARA, como gestor procesal de FCA SA. de Ahorro para Fines Determinados —ratificando oportunamente su representación— y contestó la demanda negando en general y particular los hechos expuestos en la demanda. Asimismo desconoció la totalidad de la documentación acompañada por la parte actora.

En su defensa, argumentó principalmente la falta de legitimación pasiva, sosteniendo que la función de su representada se limita a la gestión financiera y no a la fabricación o garantía del rodado.

Asimismo, rechazó la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor, alegando que el demandante utiliza la unidad para fines comerciales y profesionales.

Destacó que el vehículo recorrió más de 70.000 kilómetros, lo que —según su postura— demostraría un funcionamiento normal del automotor y descartaría la existencia de vicios ocultos.

Finalmente, sostuvo que los reclamos están prescriptos y caducados según los plazos legales vigentes.

El letrado de FCA argumentó que el DPF es una tecnología necesaria para cumplir con la norma ecológica Euro V. Refirió que el vehículo funciona correctamente y que el Manual del Usuario informa claramente cómo realizar las regeneraciones, incluso en ralentí (vehículo detenido). Además, recalcó que el vehículo recorrió más de 70.000 kilómetros, lo cual

demuestra su normal funcionamiento.

En prieta síntesis, la demandada (FCA S.A. de Ahorro) esgrimió la improcedencia de la demanda, bajo los siguientes fundamento:

Inexistencia de Relación de Consumo: Alegó que el actor es un comerciante profesional que utiliza el vehículo para su actividad lucrativa (venta de ropa), por lo que no es un "consumidor final" bajo la Ley 24.240.

Falta de Legitimación Pasiva: La administradora del plan de ahorro solo gestiona fondos y no fabrica, garantiza ni vende el vehículo, funciones que corresponden a la terminal automotriz (FCA Automobiles Argentina SA).

Prescripción y Caducidad: El reclamo por vicios redhibitorios prescribe al año (Art. 2564 CCyC) y el actor no denunció los supuestos defectos dentro de los 60 días de manifestados, extinguiendo la responsabilidad del garante.

Seguidamente contradijo la procedencia de los montos reclamados.

Sobre el Daño Material, señaló que el actor pretende un auto nuevo sin entregar el usado, lo que implicaría un enriquecimiento sin causa.

Sobre el Daño Moral, indicó que los incumplimientos contractuales no generan automáticamente daño moral, y que este debe interpretarse de forma restrictiva en el ámbito comercial.

Sobre el Daño Punitivo, opuso que no hubo dolo ni culpa grave que justifique una sanción excepcional de este tipo, y que el fabricante incluso realizó campañas preventivas (*recalls*) para informar a los usuarios. Finalmente, la demandada ofrece una amplia prueba pericial mecánica e informática para demostrar que el sistema DPF cumple con los estándares de homologación estatales y que el vehículo no presenta fallas de diseño.

Concluyó peticionando el rechazo de la demanda con costas.

4.- En fecha 4/7/2022 (E0003) el actor contestó el traslado de la documental y los planteos efectuados en la contestación de demanda. Ratificó íntegramente los hechos, derechos y pretensiones expuestos en el escrito inicial y rechazó en forma expresa todos los argumentos defensivos introducidos por la contraria.

A su vez, desconoció la totalidad de la prueba documental acompañada por la demandada, negando su autenticidad, pertinencia y aplicabilidad al caso concreto del vehículo de su propiedad.

Asimismo, rechazó el planteo relativo a la inaplicabilidad de la Ley de Defensa del Consumidor, sosteniendo que, aun cuando desarrolla actividad comercial, la adquisición del automotor se realizó como destinatario final, para uso personal y familiar, sin incorporación a una cadena de comercialización, por lo que resulta plenamente aplicable la normativa consumeril.

En igual sentido, impugnó las excepciones de caducidad y prescripción opuestas, argumentando que la acción fue promovida dentro del plazo de garantía —ampliado por la propia automotriz— y que corresponde aplicar el plazo de prescripción previsto en el art. 2560 del Código Civil y Comercial y el art. 50 de la Ley 24.240, computándose además los actos interruptivos derivados de reiterados ingresos al taller, reclamos administrativos, cartas documento y mediación previa.

Finalmente, rechazó la excepción de falta de legitimación pasiva, señalando que las sociedades demandadas integran la cadena de comercialización en el marco de un sistema de ahorro previo para fines determinados, configurándose una relación de consumo y una responsabilidad solidaria conforme el art. 40 de la Ley 24.240, solicitando el rechazo de todas las defensas articuladas con expresa imposición de costas.

5.- En fecha 14/6/2022 se declaró la rebeldía de la codemandada FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A.

6.- En fecha 4/7/2022 (I0002) se abrió la causa a prueba y se fijó la audiencia preliminar, que luego se llevó a cabo el 1/9/2022 (I0006). Frustrada allí la alternativa conciliatoria, se proveyeron las medidas probatorias ofrecidas por las partes.

7.- El 1/9/2022 la actora acompañó constancia de egreso de PIRE RAYEN y presupuesto de reparación y solicitó se agregue a la documental y se tenga presente como hecho nuevo. Corrido el oportuno traslado, fue respondido en fecha 09/09/2022 por la demanda y admitido el hecho nuevo a través de sentencia interlocutoria de fecha 22/12/2022 (I0010).

8.- En fecha 14/02/2023, se presentó FCA. AUTOMOBILES ARG. SA. (FIAT), por medio del Dr. Gustavo Horacio VERGARA, en carácter de gestor procesal, quien oportunamente ratificó la gestión, por lo que cesó su estado de rebeldía.

9.- El 2/10/2024 (I0035) se certificaron las pruebas producidas hasta entonces.

Posteriormente, se celebró la audiencia de prueba el día 19/12/24 (I0038), en la cual declararon los testigos Sergio José YACOPINTO y Fernando José GARCIA.

10.- En fecha 21/05/2025 (I0043) se clausuró el período probatorio, poniéndose los autos a disposición de las partes para alegar.

Tras ello, la parte actora presentó su alegato el 9/4/2025 (E0080) y la demandada FCA SA. de ahorro para fines determinados el suyo en fecha 16/04/2025 (E0081).

Finalmente, se pronunció el llamado de autos a sentencia (I0047) y,

CONSIDERANDO:

11.- Encuadre normativo del caso.

En forma preliminar corresponde abordar la controversia respecto del encuadre jurídico del caso. Para ello, parto del hecho de que no se encuentra controvertido que el actor adquirió, por intermedio de FCA S.A. de Ahorro para Fines Determinados (FCA), el vehículo FIAT TORO FREEDOM 2.0-16, DIESEL 4x2, en virtud de haber resultado adjudicatario por licitación en el mes de septiembre de 2017, en el marco de un contrato de ahorro previo (grupo N° 13239, orden N° 72), siendo la fabricante del vehículo FCA Automobiles Argentina S.A. (FIAT).

La accionada opuso que no corresponde la aplicación del marco jurídico tuitivo de Defensa del Consumidor en tanto la parte actora adquirió el bien para uso comercial. Por su parte la accionante rebatió dicho argumento sosteniendo que, además, el vehículo fue adquirido para uso familiar y traslado de su nieto.

Dicho argumento se vio reforzado con las declaraciones de los testigos quienes refirieron que el desperfecto que afectó al vehículo repercutió negativamente en su vida cotidiana y *familiar*; destacando anticipadamente que lo contrario no resultó desvirtuado por las accionadas.

En efecto, la demandada ha negado la existencia de una relación de consumo, fundándose en la calidad de comerciante del actor. La defensa no puede prosperar.

En el derecho vigente, la noción de consumidor se estructura sobre el criterio del destinatario final, entendido como quien adquiere o utiliza un bien o servicio sin incorporarlo como insumo directo en un proceso productivo o de comercialización (Frustagli, S. - Hernández, C “El concepto de consumidor. Proyecciones actuales en el Derecho argentino”,

Hernández; C “Relación de consumo”, en Stiglitz; G; Hernández Carlos A. (dir.) Tratado de Derecho del Consumidor, t. I, ps. 402 y ss).

Este estándar ha sido receptado tanto por la normativa interna como por la [Resolución 34/2011](#) del GMC, que excluye únicamente los supuestos de integración directa del bien a la cadena productiva.

Asimismo, la ley 26.361 amplió el ámbito subjetivo de tutela, suprimiendo la exclusión automática de quienes desarrollan actividades empresariales, lo que impone un análisis casuístico, centrado en el destino económico del bien (Conf. Cámara Civil de Mendoza, “Mendoza Broker S.R.L. c/ Banco Supervielle S.A.”, 11/12/2019).

En tal marco, la sola condición de comerciante no excluye la aplicación del régimen consumeril, sino que resulta determinante establecer si el bien fue incorporado como insumo directo a la actividad profesional, extremo que debe ser probado por quien lo invoca.

En el caso, la demandada no ha acreditado que el vehículo haya sido integrado de modo directo al proceso productivo del actor (art. 348 del CPCC). Por el contrario, de las constancias surge únicamente su actividad comercial (venta de indumentaria), sin demostración concreta de afectación necesaria o exclusiva del rodado a dicha actividad, mientras que el propio actor ha invocado un destino de uso personal y familiar, no destinado a su reventa ni a su incorporación a la cadena de comercialización.

Aun cuando se admitiera un eventual uso mixto, la solución no varía. La jurisprudencia ha reconocido que, en tales supuestos, corresponde aplicar la Ley de Defensa del Consumidor cuando el bien no se integra de manera directa al proceso productivo o cuando su utilización excede ese ámbito (CNCom., Sala B, 29/12/2005, “Rosalino Cándido Medina González c. Peugeot Citroën Argentina S.A.”; con cita de Lorenzetti;).

En consecuencia, no habiéndose probado la incorporación del vehículo como insumo directo de una actividad empresarial, y verificándose un destino final —al menos concurrente— en beneficio propio o del grupo familiar, corresponde concluir que la relación jurídica se encuentra comprendida en el régimen de defensa del consumidor. Finalmente, el actor reviste, cuanto menos, la condición de usuario o consumidor indirecto, en los términos del art. 1092 del Código Civil y Comercial y art. 1 de la Ley 24.240, lo que refuerza su inclusión dentro del microsistema protectorio (Frustagli, Comentarios al anteproyecto de Ley de Defensa del Consumidor: homenaje a Rubén S. Stiglitz / compilado por Fulvio G. Santarelli; Demetrio A. Chamatropulos; 1a ed. facsímil.- Ciudad Autónoma de Buenos Aires: La Ley, 2019; p.27).

Por ello, la defensa de inaplicabilidad de la Ley de Defensa del Consumidor debe ser rechazada

12.- Defensas opuestas por la accionada.

Sentado lo anterior, corresponde pronunciarme sobre las defensas opuestas por la accionada, pues de prosperar alguna de ellas, devendría inoficioso el tratamiento de la pretensión del actor.

12.1.- Falta de legitimación pasiva.

FCA S.A. de Ahorro para Fines Determinados resaltó ser una entidad jurídica distinta a la fabricante y que su objeto es meramente administrativo (administrar fondos de terceros), por lo que no intervino en la fabricación ni venta directa del vehículo.

La excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por la accionada no puede prosperar. En línea con el criterio de la Cámara de esta IV Circunscripción (“RUDY, Diego Mauro c/ PLAN ROMBO S.A. de AHORRO PARA FINES DETERMINADOS y Otros s/ SUMARISIMO” (Expte. Seon N°

B-4CI-425-C2018 y Puma N° CI-22879-C-0000, 26/6/23; ZANONI ORLANDI, Fabrizio c/ MONTANARI MACCHINE S.A y Otros s/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario)” (Expte. Puma N° CI-34754-C-0000 y Seon N° B-4CI-12-C2021) del 11/11/24, entro varios más) y doctrina sobre el tema de nuestro STJRN (in re: “DIAZ” 5/11/19), corresponde reiterar que el caso se inscribe en el marco de una relación de consumo (arts. 1092 y ss. CCCN; arts. 1 y 2 LDC), en la cual el concepto de “proveedor” reviste carácter amplio y comprende a todos los sujetos que, de manera profesional, participan en la producción, distribución y comercialización del bien o servicio.

Asimismo, el sistema de ahorro previo para fines determinados no constituye un contrato aislado, sino una estructura de contratos conexos, organizada en torno a una finalidad económica común —la adquisición del vehículo—, lo que impone una interpretación integrada de sus distintos componentes (arts. 1073 y 1074 CCCN; Lorenzetti, *Consumidores*, pág. 275).

Desde esta perspectiva, no resulta jurídicamente admisible fragmentar la operatoria para excluir responsabilidades, pues ello importaría desconocer la unidad económica del negocio.

En este contexto, la Administradora no puede ser considerada un sujeto ajeno o meramente instrumental. Por el contrario, integra el sistema de comercialización y ejecución del contrato, participando en la organización, administración y concreción de la operatoria, lo que la ubica inequívocamente dentro del concepto de proveedor (art. 2 LDC).

A ello se suma que el régimen consumeril desplaza el principio de relatividad de los contratos (arts. 1021 y ss. CCCN), en tanto la relación de consumo vincula al consumidor no sólo con el proveedor inmediato, sino con todos los integrantes de la cadena de comercialización, quienes responden de manera solidaria en los términos del art. 40 de la LDC,

particularmente frente a defectos del producto.

En igual sentido, la normativa específica aplicable al sistema (Resolución General IGJ N° 8/2015, Anexo A, arts. 6 y concordantes) impone a las entidades administradoras el deber de asegurar la correcta promoción, celebración y ejecución de los contratos, extendiendo expresamente su responsabilidad a los actos de concesionarios, agentes e intermediarios vinculados a la operatoria.

De este modo, el ordenamiento no sólo reconoce la inserción de la Administradora en la relación de consumo, sino que le atribuye deberes propios y responsabilidad por el funcionamiento integral del sistema, lo que excluye toda posibilidad de desvinculación frente al consumidor.

En consecuencia, siendo que la administradora integra la estructura negocial que hizo posible la adquisición del vehículo, participa de la cadena de comercialización y se encuentra alcanzada por un régimen de responsabilidad objetiva y solidaria, corresponde rechazar la excepción de falta de legitimación pasiva.

12.2.- Prescripción.

La accionada solicita que se aplique el plazo de prescripción de 1 año previsto para vicios redhibitorios en el Código Civil y Comercial (art. 2564).

En primer lugar, corresponde precisar que el art. 50 de la Ley 24.240 regula exclusivamente la prescripción de las sanciones administrativas, no así de las acciones judiciales derivadas de la relación de consumo, por lo que no resulta aplicable al supuesto de autos (conf. Wajntraub, Javier H., *Defensa del Consumidor*, Lexis Nexis, Buenos Aires, p. 11).

En ausencia de un plazo específico en la legislación especial,

corresponde acudir al régimen general del Código Civil y Comercial de la Nación. En tal sentido, el art. 2560 establece un plazo de prescripción de cinco (5) años, solución que resulta -a mi criterio- aplicable a las acciones fundadas en relaciones de consumo, en tanto no exista una norma especial que disponga un plazo distinto.

Este criterio ha sido reafirmado por el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro al sostener que el plazo genérico del art. 2560 CCCN resulta aplicable en materia de consumo en defecto de previsión específica, sin perjuicio de la primacía de leyes especiales cuando éstas establecen plazos propios (STJRN, “Torres, Darío Alejandro c/ Caja de Seguros S.A. s/ cumplimiento de contrato”, sentencia del 24/4/2023).

En consecuencia, tratándose en autos de una acción derivada del incumplimiento contractual en el marco de una relación de consumo —vinculada al deber de garantía legal del fabricante y/o reparación no satisfactoria del bien en los términos de los arts. 11, 12, 17 y ccds. de la LDC—, corresponde aplicar el plazo de prescripción quinquenal del art. 2560 CCCN, resultando inaplicable el plazo anual previsto para los vicios redhibitorios (art. 2564 CCCN).

Sentado ello, en cuanto al cómputo del plazo, cabe recordar que la prescripción comienza a correr desde que la acción puede ser ejercida (art. 2554 CCCN). En supuestos como el presente, donde se invoca la reparación defectuosa de un bien, el incumplimiento no se configura con la mera entrega del producto, sino con el fracaso de las reparaciones efectuadas en el marco de la garantía legal.

En el caso, se encuentra acreditado que la garantía del vehículo fue prorrogada hasta el 22/09/2021 (no desvirtuado por las accionadas), lo que evidencia que, hasta esa fecha, el proveedor continuaba desplegando conductas tendientes al cumplimiento de su obligación de saneamiento. En

tales condiciones, no puede tenerse por configurado un incumplimiento definitivo con anterioridad a dicho momento. Por lo tanto, el plazo de prescripción no pudo comenzar a correr sino, como mínimo, desde el vencimiento de la garantía prorrogada o desde el fracaso de la última reparación.

Siendo que la demanda fue interpuesta el 24/09/2021, esto es, inmediatamente después de la finalización del período de garantía, resulta evidente que no ha transcurrido el plazo de prescripción aplicable.

Amén de que la demandada compareciente negó la documental aportada por la actora, no es menor señalar que la codemandada FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA fue declarada rebelde con lo que ello conlleva respecto del reconocimiento de la documentación y hechos lícitos invocados por la actora.

En tal entendimiento, y pese a la negativa general respecto de los ingresos del vehículo al taller y el cuestionamiento de la documental presentada en consecuencia, lo cierto es que la oficiada PIRE RAYEN, mediante nota del 22/9/2022 reconoció 11 (no nueve como alega la accionada) ingresos al taller.

Además, las cartas documento remitidas por la actora en 2020 por persistencia de la falla también quedaron acreditadas mediante el respectivo oficio al Correo Argentino.

Las accionadas no debieron “*sembrar dudas*” respecto de las causa de ingreso al taller o cantidades de reclamos a su respecto, debieron aportar los elementos probatorios necesarios para desvirtuar los dichos del actor en tal sentido y no lo han hecho con la claridad necesaria y que les cabe en este tipo de pleitos; especialmente frente al dictamen del experto (final del 6/5/2024) que aun refiere fallas (incluida de motor) en la marcha e indica el

peligro que ello puede conllevar al actor quedando expuesto a un accidente.

En consecuencia, corresponde rechazar la excepción de prescripción opuesta por la demandada.

En cuanto a la caducidad interpuesta, que por idénticos fundamentos, entiendo corre la misma suerte, por tratarse de un vicio oculto el actor —no especialista— no pudo conocer el defecto, y cuando lo advirtió (conforme las constancias documentadas de la causa, acreditadas mediante los oficios a Correo Argentino y principalmente a PIRE RAYEN, concesionaria oficial) puso en conocimiento a la demandada y llevó a cabo las diligencias a su alcance para el ingreso del vehículo al taller.; ello sin perjuicio de la acreditada denuncia (2018) ante la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC).

De todas maneras es sabida que una negativa meramente general de la documentación e incluso de los hechos expuestos en la demanda, especialmente al impugnar documentación, es insuficiente y puede incluso considerarse un reconocimiento tácito. (conf, Cámara de apelaciones del trabajo, “Figueroa Jorge c/ Homisa Sa.(...) S/Ordinario; 23/2/00; SAIJ;).

En definitiva, en casos como los del autos donde la parte demandada en los hechos se encuentra siempre en mejor situación para acreditar o desvirtuar los hechos o documentos traídos por la parte actora, la no contestación de la demanda y/o la negativa de la autenticidad de una documentación relevante o de un hecho de igual tenor debe apoyarse en razones concretas. No es suficiente para trasladar la carga de la prueba al consumidor (art. 53 LDC).

En todo proceso o procedimiento donde esté en juego una relación de consumo rige el principio de “cargas dinámicas”. En esos términos es que corresponde a los demandados proveedores la obligación de colaborar en el

esclarecimiento de la cuestión aportando todos los elementos en su poder. De nada sirven las negativas genéricas o incluso particulares que son de práctica, motivadas en la vieja máxima “quien alega debe probar”.

Por el contrario, estando de por medio una relación de consumo, el principio de las cargas dinámicas de la prueba es llevado a la máxima expresión, en tanto el proveedor tiene la obligación legal de colaborar en el esclarecimiento de la situación controvertida. Es por ello, como sostiene la jurisprudencia, todo silencio, reticencia o actitud omisiva, se constituirá en una pauta que afectará dicha obligación legal con la consecuente presunción de certeza sobre la versión que sustenta la pretensión del consumidor (Ver. En este sentido, SCBA “G.A.C.c/ Pasema SA”, Causa 117760; 01/04/2015, entre innumerables más).

13.- Responsabilidad.

Dicho lo anterior, y más allá de la acreditada situación de reclamos y motivos de ingreso a taller, que además originaran el proceso ante la OMIC, abordando los problemas y fallas detectadas en el funcionamiento del rodado Fiat Toro Freedom, diesel, caja manual, cobra relevancia los informes periciales efectuados por el perito mecánico Hugo Donald CASTRO.

En su primer informe pericial (E0052) habiendo tenido a la vista el vehículo en cuestión, lo describió “en buen estado en general”, acusando el odómetro 102,483 km.

Luego, especificó: *“Con el motor en marcha en el tablero permanece encendido el indicador de falla de motor y el de falla de iluminación (patente trasera). Se probó circulando en calle urbana con buena respuesta del motor durante unas cuadras, siempre con indicador de falla de motor encendido. Luego el motor pasó a funcionar en modo de*

protección, es decir aceleraba sólo hasta 2300 rpm. aproximadamente (35 km/h). Se regresó al taller y se escaneó indicando “ECM (módulo de control del motor) 2 problemas detectados 1.P06DD-00 Presión bomba de aceite de cilindrada variable bloqueada Activo 2.P0100-00 Sensor Almacenado”. Se verificó bajo nivel de aceite; no mojaba el extremo inferior de la varilla de medición. El propietario proveyó y se agregó un litro de lubricante Selenia 5W30 WR especificado por fábrica; no se pudo apreciar que alcanzara el nivel mínimo. Se agregó otro litro de aceite y se alcanzó el nivel máximo de la varilla. Se puso en marcha y no registraba el tablero falla de motor a excepción de la luz izquierda de patente ya aludida. En la vía pública se probó nuevamente no registrando falla ni merma de rendimiento alguno indicándose al propietario que si apareciera concurriera de inmediato al taller. El último de cambio de aceite observado en talón es de fecha 07/10/22 con 90.241 km. Con el vehículo detenido no se observó humo en escape con aceleraciones rápidas a 3.500 rpm en el taller”. En dicho informe, el perito solicitó al actor que en caso de que persistan los problemas, gestione en ese caso un nuevo escaneo en concesionario oficial o de lo contrario autorice a concluir la pericia con los elementos existentes.

Presentado el mismo, el actor (E0053) manifestó que, pese a las intervenciones realizadas, los desperfectos y fallas en el funcionamiento del vehículo persistieron e incluso se agravaron, presentando además un consumo excesivo de aceite aún luego de habersele agregado. Señaló que no había comprendido que tenía la posibilidad de volver a ingresar el vehículo al taller ante la continuidad de las fallas, motivo por el cual, una vez advertida dicha situación, decidió llevarlo nuevamente a fin de dejar constancia de los inconvenientes existentes.

Por su parte, las nuevas apoderadas de la demandada FCA, Dras.

Celina B. Urquizu y Lucía Fernandez Urquizu (presentadas en fecha 27/04/2023), observaron la pericia mecánica (E0054), señalando en primer lugar que el informe aún no se encontraba concluido. No obstante, sostuvieron que de los elementos ya incorporados surgía el normal y correcto funcionamiento del vehículo, destacando que la unidad registraba más de 102.000 km recorridos, lo que resultaría incompatible con la existencia de un defecto que impida su uso normal.

Resaltaron además que, tras realizarse un cambio de aceite durante la inspección, no se verificaron fallas ni merma en el rendimiento, y que el consumo y recambio de lubricante dentro de determinados plazos o kilometraje constituye una situación normal y habitual, acorde a lo previsto en el Manual del Usuario. Con todo ello, solicitaron ciertas aclaraciones y precisiones al experto.

El perito contestó lo observado y requerido por ambas partes (E0055). Inicialmente, en base a lo manifestado por la parte actora, complementó su dictamen con los resultados de verificaciones más recientes del automotor en taller. En esta ocasión, en cuanto al estado general del vehículo, el experto indicó que la unidad presentaba fallas intermitentes, funcionando en ocasiones con normalidad y en otras no, lo que la tornaba no confiable ni seguro “en tanto las fallas podían manifestarse incluso durante maniobras críticas”.

Señaló asimismo que, pese al kilometraje recorrido el mismo “ha sido con fallas y seguirá así”

Respecto del consumo de aceite, expuso que se constató un consumo excesivo, verificándose que en un recorrido de 2.445 km el motor consumió un litro de aceite, lo que, proyectado a 10.000 km, implicaría el vaciamiento total del lubricante. Aclaró que dicho consumo resultaba irrazonable para un motor que solo cumplió entre el 10% y el 20% de su

vida útil, y precisó “como ya informé la unidad presenta fallas de funcionamiento y consumo anormal de lubricante”.

En relación con las fallas detectadas, informó que mediante escaneo electrónico se registró una falla en la válvula EGR, la cual se encontraba atascada en posición abierta. Recordó que, en pruebas anteriores, el motor ingresó en modo de protección, limitando la aceleración y la velocidad del vehículo.

Explicó que tales fallas se vinculaban con combustiones incompletas, existentes en los gases de escape. Señaló *“Inicialmente el usuario denuncia que el nivel de aceite subía con los kilómetros recorridos. La fábrica FCA llamó a control de las unidades de ese modelo que usado en recorridos cortos y baja velocidad podían presentar alteración del nivel de aceite lubricante del motor pudiendo ocasionar aumento de revoluciones y chances de accidentes”*.

De tal circunstancia se evidencia una clara correspondencia entre la anomalía denunciada por el usuario y el defecto reconocido por la propia fabricante en vehículos del modelo en cuestión.

Desde el punto de vista técnico, el perito describió una secuencia progresiva de deterioro, consistente en el aumento del nivel de aceite por contaminación con combustible debido a regeneraciones incompletas del DPF, el consecuente deterioro del lubricante, el desgaste prematuro de los aros de pistón, el inicio del consumo excesivo de aceite, la mayor generación de partículas y, finalmente, la obstrucción del DPF y de la válvula EGR, advirtiendo el riesgo de fallas graves en componentes como cojinetes, bielas y cigüeñal.

En cuanto a los sensores y advertencias, señaló que el vehículo no emitió señales lumínicas que indicaran la necesidad de cambio de aceite,

aun cuando se encontraba con aproximadamente el 50% del lubricante. Aclaró que ello podía deberse a la inexistencia de sensores específicos o a un funcionamiento defectuoso de los mismos, y agregó que el aceite recomendado por el fabricante no garantizaba conservar su viscosidad ante la contaminación con combustible.

Finalmente, dictaminó que el vehículo presentaba consumo anormal de aceite, fallas mecánicas reiteradas y un riesgo para su uso normal y seguro, descartando que dichas deficiencias fueran atribuibles a un uso inadecuado o a falta de mantenimiento conforme al Manual del Usuario.

En fecha 10/11/2023 (E0057) la demandada formuló observaciones al informe pericial mecánico y lo impugnó alegando falta de objetividad y rigor técnico, por considerar que el perito efectuó apreciaciones subjetivas y conjeturales sin respaldo científico.

Cuestionó que se atribuyeran fallas persistentes a un vehículo que recorrió más de 100.000 km, lo que —a su entender— evidencia un uso normal, sin que se haya identificado un desperfecto concreto. Señaló que el consumo de aceite, la ausencia de alertas del sensor y las conclusiones sobre la lubricación carecen de explicación técnica suficiente y desconocen los avances de la industria automotriz. Finalmente, sostuvo que las afirmaciones sobre posibles fallas graves futuras resultan infundadas y meramente hipotéticas, solicitando que la pericia sea desestimada al momento de dictar sentencia y solicitó mayores precisiones.

Ante la postura de la demandada, en fecha 20/11/2023 (E0058) el Ing. Castro ratificó íntegramente las conclusiones de sus informes periciales anteriores y rechazó las observaciones formuladas por FCA, afirmando que las críticas carecen de sustento técnico.

Sostuvo que el vehículo recorrió 102.483 km con fallas, las cuales

según su entender persistirían y se agravarían debido al desgaste progresivo de aros y cilindros, desgaste que —según explicó— no es reversible sin la apertura del motor y su reparación integral.

Atribuyó el origen del desperfecto a la falla en la regeneración del filtro de partículas (DPF), lo que provoca elevación del nivel de aceite, degradación del lubricante y un consumo creciente e inevitable de aceite, con consecuencias en componentes como EGR y DPF.

Respecto del sensor de degradación del lubricante, indicó que no se activó en las pruebas realizadas ni fue registrado en servicios oficiales, aclarando que el manual del usuario refiere reiteradamente a dicha función solo “si está equipado”.

Finalmente, reiteró que las especificaciones del lubricante recomendado por fábrica no garantizan la conservación de su viscosidad frente a la contaminación con combustible.

En fecha 14/12/2023 (E0059) la parte actora sostuvo que los desperfectos del vehículo persistían y se habían agravado, manteniéndose un consumo excesivo de aceite. Señaló que, pese a haber solicitado una nueva pericia mecánica y a reiterados intentos de contacto, el perito no realizó una nueva revisión, por lo que pidió su intimación bajo apercibimiento de remoción.

Ante ello, es que el perito mecánico acompañó el cuarto informe efectuado (E0065) en el cual indicó que en fecha 23/04/2024 se realizó una nueva inspección del vehículo Fiat Toro dominio AB818NG, constatando un nivel de aceite por debajo del mínimo, con un kilometraje de 113.833 km y último servicio registrado a los 110.220 km.

De las verificaciones efectuadas, otra vez concluyó que el vehículo presenta un consumo excesivo de aceite, estimado en 2,7 litros cada 10.000

km, reiterando lo dictaminado en su presentaciones anteriores. Durante la prueba de marcha no se registraron fallas de funcionamiento, aunque el escaneo arrojó una falla en la sonda, atribuible a un defecto de conexión.

Finalmente, señaló que si bien no se activó el modo de emergencia del motor, advirtió que su eventual aparición durante maniobras críticas podría implicar un riesgo para la seguridad, ratificando las conclusiones previas.

Corrido el traslado de dicho informe, el actor destacó la existencia de puntos de pericia sin responder, por lo cual en fecha 15/05/2024 (E0066) se presentó el último informe pericial mecánico en el cual se reiteró lo relativo al consumo de aceite anormal y excesivo, derivado de ello un defecto funcional del sistema DPF, que provocó la degradación del lubricante y un desgaste progresivo e irreversible del motor.

Consultado sobre los inconvenientes o fallas que se producen si el filtro de partículas que utiliza la FIAT TORO, caja manual como la del actor, se tapa, el mismo refirió “...*el motor se pone intempestivamente en modo emergencia reduciendo drástica y peligrosamente sus prestaciones pudiendo generar accidentes tal como se expidió el Ministerio de Economía, Industria y Comercio Defensa del Consumidor en 28/12/2017 ya referido habiendo ya anteriormente el 23/12/2017 FIAT llamado a recall por esa falla y riesgo...*”.

Se destacó que si bien el rodado puede funcionar transitoriamente, dicha condición implica una afectación a la vida útil del motor y un riesgo cierto para la seguridad, ante la posibilidad de ingreso intempestivo en modo de emergencia sin advertencias claras al conductor. En ese sentido manifestó “*el lubricante con características alteradas afecta la lubricación y refrigeración provocando muy anticipadamente disminución de su vida útil y eventualmente pudiendo producir fallas catastróficas*” (respuesta al punto pericial 6 propuesto por la parte actora).

El perito fundamentó sus conclusiones en verificaciones reiteradas, mediciones objetivas y explicaciones técnicas consistentes, descartando que se trate de un desgaste normal por uso, y ratificando que el cuadro descripto persistirá y se agravará sin una reparación íntegra.

De la totalidad de la prueba producida surge claramente que el vehículo 0 km adquirido por el cliente Pablo Emerson VORIA posee un vicio de fabricación, descartándose así la hipótesis alegada por FCA SA. de ahorro para fines determinados, quien pretendía eximirse de responsabilidad aduciendo que el vehículo recorrió más de 113.000 km. y por tal circunstancias ha sido utilizado normalmente.

Los vicios o defectos que posee el automotor Fiat Toro 2.0, caja manual, adquirido por el accionante, se han acreditado con los informes del perito mecánico quien fue contundente en afirmar que el vehículo Fiat Toro Freedom Diesel caja manual, *“no resulta confiable para las prestaciones habituales de cualquier vehículo y más aun resulta peligroso si las fallas se producen en maniobras críticas”*, sumado a lo dicho respecto *“que el kilometraje recorrido de 102.483 ha sido con fallas y seguirá así”*.

Al momento de valorar la prueba, he de tener en especial consideración las manifestaciones del experto, quien alegó que el vehículo se encontraba en buen estado general, y vinculó las fallas del mismo a lo indicado por el Ministerio de Economía Industria y Comercio en fecha 28/12/2017 sobre el riesgo de accidentes y el llamado a recall de FIAT (23/12/2017) por esa falla y riesgo. Pero además que las impugnaciones de la accionada, no fue acompañada de la firma o dictamen de un consultor técnico, por lo que dada la especialidad de la temática y el contenido de las respuestas brindadas por el experto no encuentro motivos fundados para apartarme del dictamen.

A fin de determinar la responsabilidad por el vicio del rodado, he de

considerar que la doctrina distingue entre vicios de fabricación (aquellos que presentan una o más unidades producidas, individualmente consideradas, pero que afectan al conjunto de la producción de una serie determinada), vicios de construcción (los que afectan a todos los automotores de distintas series (p. ej., una aleación o composición química no adecuada para el cumplimiento de la función esperada de los frenos)

Se ha dicho que aquí se trata de un vicio "materiales" o "de proyecto", derivado de la creación intelectual del elaborador y por último, los defectos de comercialización (extrínsecos al producto), pueden ser identificados como vicios de información. Afectan la seguridad del producto, generalmente por carencia informativa acerca del modo de uso del bien o de los riesgos que supone su aplicación" (PICASSO, Sebastián y VÁZQUEZ FERREYRA Roberto A., Ley de Defensa del Consumidor comentada y anotada, 1a ed. - Buenos Aires, La Ley, 2009, T. III).-

De ello surge que efectivamente el automotor 0 km adquirido por el Sr. VORIA posee vicios de fabricación y de construcción que tornan efectiva la responsabilidad que resulte "del vicio o riesgo de la cosa", conforme lo regula el art. 40 de LDC, por lo que la responsabilidad de la fabricante del rodado, FIAT AUTOMOBILES ARGENTINA S.A, deberá hacerse extensiva a la empresa de administración, FCA S.A de ahorro para fines determinados, en los términos indicados por el artículo citado.

No obsta a arribar a tal conclusión el hecho de que el automotor haya podido seguir siendo utilizado por el actor, ya que no estamos ante un problema o una falla que impida su uso, sino que presenta limitaciones y problemáticas para su uso urbano que ya fueron descriptas.

Por ello, entiendo importante observar y analizar lo que surge de las diversas órdenes de servicio (especialmente las omitidas por la accionada, de fecha 14/5/2020 y 20/1/2021) y de la pericia mecánica porque ellas

reflejan que estamos ante un problema o falla que convierte la cosa que posee el actor en impropia para su destino por cuanto no es apto para el uso urbano, tal como fuera publicitado por la propia vendedora.

Y, frente a esta circunstancia, no se observa que el servicio técnico ni el fabricante le hubieran brindado una solución oportuna y adecuada al reclamo efectuado por el actor con relación a ello, lo que hace concluir que nos encontremos ante un defecto o falla de fábrica porque, en caso contrario, cabría presumir que tanto el taller oficial o el fabricante, dada su profesionalidad, hubieran podido dar una solución a tal problemática; y sin embargo, pese a los diversos intentos, no demostró haberlo hecho.

A ello se suma que si consideramos, tal como se viene exponiendo, que la cosa adquirida por el consumidor era impropia para su destino, resulta evidente que ambas demandadas también han infringido el deber de información consagrado en la normativa consumeril, siendo que la simple puesta a disposición del manual de usuario (lo que no se ha acreditado en autos), no supe el derecho a la información adecuada, cierta y veraz que debieran haber brindado a la Sr. VORIA.-

Omisión de advertencia sobre restricciones de uso (vicio de información). Como se señaló oportunamente, el perito Castro confirmó que la unidad presenta fallas vinculadas a la regeneración de DPF y la dilución de gasoil en aceite. No surge de autos que el actor fuera informado al momento de la adquisición (Plan de ahorro/entrega) sobre las condiciones específicas de uso que requiere el sistema DPF (Filtro de Partículas Diesel) del motor. El experto destacó el alerta del 28-12-17 la cual advierte —respecto de los modelos como el adquirido por el actor— que los inconvenientes “puede provocar accidentes”.

El hecho de que el Estado haya tenido que emitir una alerta pública demuestra que la información brindada por las accionadas o intervinientes

en la venta, a través de sus manuales y redes de ventas fue insuficiente para advertir el riesgo de “embalamiento” del motor por dilución de aceite, violando el estándar de claridad del art. 4 de la LDC. Las accionadas no acreditaron haber entregado al actor un instructivo complementario específico sobre DPF o el riesgo de vida/seguridad antes de la venta o ante el primer inconveniente. El deber de información es continuo. No termina con la venta. Ante la aparición del vicio sistémico (reconocido por la terminal a través del Recall) las accionadas debieron informar fehacientemente al consumidor sobre la peligrosidad, cosa que no surge acreditado en autos.

Frente a todo lo expuesto, la inexistencia de un defecto o falla de fábrica debió ser demostrada por la parte demandada fabricante del automotor, pues es quien se encontraba en mejores condiciones para hacerlo. Sin embargo, no lo hizo, ya que la prueba rendida es insuficiente para demostrar que el automotor no tuviera defectos o fallas y para sostener que el mismo funcione en forma correcta y apto para un uso urbano (STJRN in re: “COLIÑIR”).

En el caso bajo examen, no hay elemento probatorio que acredite que el actor fue informado puntualmente sobre el funcionamiento adecuado del proceso de recirculación de gases, concretamente sobre el filtro de partículas en el sistema de escape (DPF), sobre todo considerando que se trataba de la adquisición de un vehículo 0 km.-

14.- Daños reclamados.

En su demanda el actor reclamo: a) en concepto de daño emergente patrimonial del automotor, el equivalente a un auto nuevo 0km “sin rodar” de idénticas características a las que se entrega actualmente a los demás licitantes; a.1) en su defecto, se disponga la rescisión del contrato y se condene a las demandadas a la devolución de montos abonados para la

adjudicación (\$2.513.484,96; compuesto por las 56 cuotas abonadas de \$44.883,66 con más la suma de \$300.000 estimada por los pagos de adjudicación y patentamiento. b) Privación de uso por la suma \$67.500; c) Daño extrapatrimonial (moral) por la suma de \$400.000 y d) Daño Punitivo por la suma de \$ 1.000.000

14.1. Daño Emergente.

El actor reclama el valor de un auto nuevo 0 km “sin rodar”, de idénticas características a las que actualmente se entrega a los licitantes en la actualidad y subsidiariamente, en defecto, la rescisión del contrato con devolución de valores abonados que se estiman en su demanda.

Vale recordar que el artículo 17 de la LDC se refiere a la reparación no satisfactoria (caso de autos). Allí se establece que si la reparación efectuada a la cosa adquirida no resultare satisfactoria por no reunir la cosa reparada, las condiciones óptimas para cumplir con el uso al que está destinada, el consumidor cuenta con diversas opciones, a saber:

a) Pedir la sustitución de la cosa adquirida por otra de idénticas características. En tal caso el plazo de la garantía legal se computa a partir de la fecha de la entrega de la nueva cosa (no pretendido por el actor en su demanda);

b) Devolver la cosa en el estado en que se encuentre, a cambio de recibir el importe equivalente a las sumas pagadas, conforme el precio actual en plaza de la cosa, al momento de abonarse dicha suma o parte proporcional, si hubiere efectuado pagos parciales;

c) Obtener una quita proporcional del precio.

En todos los casos, la opción por parte del consumidor no impide la reclamación de los eventuales daños y perjuicios que pudieren corresponder.

La opción ejercida por la parte actora, conforme a los términos de su pretensión, claramente se encuadra en el inc. b) de la norma precedentemente citada. En ese particular supuesto se establece expresamente que el precio a recibir por el consumidor es el precio actual en plaza de la cosa.

Ese derecho frente a las reparaciones no satisfactorias protegidas por la garantía, no se deben a ningún hecho del consumidor, sino a vicios de la cosa, por lo que si se devolviese un menor precio se estaría —indirectamente— responsabilizando al consumidor por sus defectos (Sagarna, Fernando A. “Ley de Defensa del Consumidor Comentada y Anotada, Picasso- Vazquez Ferreyra-Directores; Ed. La Ley, T.I pág. 170-171 pág. 210 y sigs).

En consecuencia, de comprobarse —como en el caso— el supuesto de reparación no satisfactoria, la restitución debería operar a valores actuales en plaza de una cosa de idénticas o, en su defecto, similares características a la que adquirió inicialmente el consumidor.

En ese sentido, en casos que guardan similitud con ahora considerado, se ha resuelto que el consumidor debe recibir el precio al valor actual y real del automotor, en el mercado de plaza, adquirido con defectos ocultos, toda vez que conceder de menos, violaría el art. 17 de la Constitución Nacional, vulnerando el derecho de propiedad, a la vez que provocaría un enriquecimiento incausado de la demandada (CCiv.Com Común de Concepción, 10/06/03 “Demos S.R.L c. Hyunday Motor Argentina y ot”, DJ 2005- I- 1104).

En tan entendimiento, procede el reclamo del rubro en los términos peticionados y, por lo tanto, para no perjudicar los intereses económicos y el derecho propiedad del actor, de raigambre constitucional, ambas accionadas deberán abonarle una la suma de dinero equivalente al precio

actual de la cosa adquirida —Fiat Toro Freedom 2.0-16 válvulas-4x2, diesel, transmisión manual de seis marchas-MT6— (cfr. arts. 17 y 42 de la Constitución Nacional y arts. 17, 40 y cc. Ley 24.240).

Asimismo, una vez que se determine la cuantificación de dicha obligación que deben satisfacer las demandadas, según el valor del automotor cero kilómetro a la fecha en que se cumpla la condena, procederá liquidar intereses moratorios desde el 04/03/2022 cuando el actor canceló el plan de ahorro, conforme surge de la pericia contables, a una tasa pura anual del 8% hasta la fecha de esta sentencia. Y a partir de entonces, según la tasa fijada por la Doctrina Legal del STJ en los precedentes "Machín" (STJRNS3 - Se. 104/24) e "Iraira" (STJRNS1 - Se. 67/24), con su reciente modificación introducida por Ac. 23/25-STJ. cuyo monto resultante también deberán abonar las demandadas.

Sobre la naturaleza y extensión de dicha condena, pongo de resalto que —al margen de ajustarse la literalidad de la ley (art. 17 inc. b LDC)— tiende claramente a preservar la intangibilidad de una obligación de valor.

Paralelamente, para no provocar un enriquecimiento sin causa del actor y como también prevé la norma aplicada, este simultáneamente deberá transferir a las demandadas o a quien estas designen, el automotor Pick up, Fiat Toro Freedom 2.0-16 válvulas 4x2, dominio AB818NG de su titularidad, en el estado en que se encuentre.

En este caso, los gastos de transferencia deberán ser asumidos por las accionadas.

14.2.- Privación de uso.

El actor reclama por el presente rubro la suma \$67.500. Sostiene que fueron 45 días que quedó sin movilidad. Para estimar el valor del rubro reclamado recurrió a un promedio de \$1.500, por día de servicio de taxi.

Si bien brindó precisiones sobre el modo de cálculo y solicitó prueba informativa sobre el valor del costo de viaje (I00034 y E00071), no ha probado el período exacto de tiempo de tal privación. No obstante, sin duda se han producido reiterados ingresos a taller, por desperfectos no imputables al actor por lo cual corresponde indemnizar la privación de uso del automotor.

La sola privación del automotor afectado a un uso particular produce por sí misma una pérdida susceptible de apreciación pecuniaria, que debe ser resarcida como tal (conf. Corte Suprema, Fallos 319:1975; 320:1567; 323:4065), y sin necesidad de prueba específica. Pues el vehículo tiene por finalidad tanto el esparcimiento como su utilización como medio de trabajo y transporte familiar; por su propia naturaleza, está destinado al uso y con él se satisfacen -o pueden satisfacer- necesidades espirituales y materiales, circunstancia que en autos ha sido acreditada a su vez por la prueba testimonial ofrecida.

De modo genérico, se considera que la sola privación del uso de un automóvil importa “per se” un daño indemnizable (Zavala de González, Matilde “Daños a los Automotores” T.1. Ed. Hammurabi, pág. 119 y 127 y jurisprudencia allí citada), entendiéndose razonable, que ante el impedimento de uso del rodado en razón del accidente sufrido el damnificado no se vea limitado en el ejercicio de sus actividades cotidianas. Vale decir, es justo que el dinero desembolsado en el uso de transportes sustitutos deba ser reintegrado (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, sala J; S. M. A. y Otro c. Z. J. L. y Otros s/daños y perjuicios • 28/08/2015; ED 05/10/2015, 3; AR/JUR/34952/2015).

La pérdida que experimente el damnificado no es propiamente la del mismo automotor, sino la de su disponibilidad. En consecuencia, es sobre esta faceta que se ciñe el resarcimiento, se trate de dueño o de simple

usuario.

Se presume que el actor se vio imposibilitado de utilizar el vehículo en cuestión en razón de los inconvenientes que este presentó en su funcionamiento a pesar de tratarse de un vehículo 0 Km. Ha quedado acreditado los ingresos la taller y la limitación del uso debido al peligro inherente.

En este contexto, es preciso aclarar que conceptualmente, la indemnización por privación de uso debe establecerse en una suma que reintegre las erogaciones derivadas de la imposibilidad de usar el vehículo durante el período que razonablemente demande la realización de los arreglos que corresponden a los deterioros producidos por el hecho dañoso, ya que lo que resulta indemnizable - y sin pretender incurrir en reiteraciones- es la indisponibilidad temporaria normal que aquello demandaría (cfr. Trigo Represas-López Mesa, Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo VII, pág. 377 y ss., Editorial La Ley, Edición 2011).

Siguiendo tal razonamiento, estimo prudencial —cfr. art. 147 CPCC— reconocer al menos un lapso de indisponibilidad de veinticinco días (25) días, con motivo del mal funcionamiento del vehículo del actor y los reiterados ingresos al taller. Y a razón de \$20.000 diarios (cfr. art. 147 CPCC), la indemnización del rubro prospera, a esta fecha, por **\$500.000**.

A dicha suma determinada a valores actuales, se deberán adicionar los intereses moratorios que pudieran corresponder en caso de incumplimiento de la condena dentro del plazo, conforme a la doctrina legal del STRN (in re: “MACHIN” y/o la que en el futuro la remplace).

14.3.- Daño extrapatrimonial (moral).

Por el presente rubro el actor reclama la suma de \$400.000. En autos

se produjo, a pedido de la demandada, pericia psicológica en fecha 18/04/2023, a cargo de la Lic. Mariana Ravassi (E0044), quien concluyó que: *“los hechos experimentados por el actor no alcanzan a configurar un cuadro de daño psíquico [...]; sí se verifica daño moral, en tanto existe sufrimiento, frustración, descontento e infelicidad”*.

Dicho dictamen fue impugnado por la demandada (sin consultor técnico de parte), quien sostuvo —en lo sustancial— que no surge con claridad que el padecimiento del actor sea consecuencia directa de los hechos objeto de autos, señalando que la experta se habría limitado a considerar manifestaciones subjetivas sin descartar factores externos, y cuestionando, además, que se hubiera expedido sobre la procedencia del rubro indemnizatorio.

Al contestar la impugnación (E0064), la perito ratificó sus conclusiones, precisando que su intervención se ajustó a los puntos de pericia fijados, mediante la utilización de técnicas propias de la disciplina —entre ellas, entrevista clínico-forense e indagación de la historia vital del evaluado—, lo que le permitió vincular el padecimiento detectado con los hechos objeto del proceso. Aclaró, asimismo, que no se verifican indicadores suficientes de daño psíquico en sentido técnico, sin perjuicio de la existencia de un sufrimiento susceptible de ser encuadrado como daño moral.

Ahora bien, aun prescindiendo de la pericia psicológica, el daño moral —por su naturaleza espiritual— puede tenerse por configurado en supuestos como el presente, en los que el incumplimiento contractual resulta idóneo para generar una afectación en la esfera anímica del consumidor.

En efecto, el incumplimiento de las demandadas, consistente en no brindar un vehículo apto para su uso normal y en no resolver

adecuadamente las fallas denunciadas, permite razonablemente inferir la generación de molestias, frustraciones, incertidumbre e impotencia en el actor, que exceden las meras incomodidades propias de la vida cotidiana y afectan su tranquilidad y calidad de vida.

En tal sentido, la reiteración de ingresos al taller tratándose de un vehículo 0 km, sumada a la falta de una solución eficaz por parte del servicio técnico oficial —en quien el actor había depositado legítimas expectativas de respuesta—, constituyen circunstancias objetivas suficientes para tener por acreditado el menoscabo moral invocado.

Pero no soslayo que la adquisición de un vehículo nuevo o sin uso, supone el standard de calidad y funcionamiento más alto que puede presentar un rodado. Por ello, cualquier falencia que el mismo presente, por mínima que resulte y aún de ser saneable, produce en el consumidor un natural estado de zozobra e incomodidad.

Sin dudas, quien opta por adquirir un vehículo 0 km, invierte una considerable suma de dinero en ello. Lo hace bajo las expectativas de no ingresar el vehículo a taller por un largo tiempo, incluso varios años, con independencia de los sucesivos servicios de mantenimiento, que incluso resultan imperativos para el mantenimiento de la garantía establecida en su favor. Con similar temperamento, se sostuvo que es razonable que el adquirente de un vehículo de alta gama tenga expectativas de recibir un rodado en óptimas condiciones sin defectos ni imperfecciones de ninguna naturaleza” (conf. C. N. Civ., Sala J, 17/7/2015, “Medero, Alejandro A. y outro c/ Volkswagen Argentina S.A. y outro s/ daños y perjuicios”, La Ley, 2016- A, 179, en Chamatrópulos, Demetrio Alejandro, “Estatuto del Consumidor Comentado”, Tomo I, págs. 451/452).

Por otro lado, para no dejar sin respuesta el reproche de la demandada sobre la procedencia del rubro en materia de incumplimiento contractual

(cuestión zanjada por el nuevo CCCN que omite la distinción Velezana a su respecto), vale señalar que respecto a la relación entre consumo y daño moral, se ha dicho: *“El daño moral en materia de consumo presenta la autonomía necesaria para ser reconocido en la medida en que se encuentre configurado. No resulta una simple atribución judicial facultativa o de una reparación de carácter restrictivo, dado que hacerlo implicaría ignorar el principio “in dubio pro consumidor” y la garantía prevista por el artículo 42 de la Constitución Nacional”* (Expte.: 13-04284813-6 - QUIROGA RODRIGO ALEJANDRO C/ BANCO COLUMBIA S.A. Y CREDITIA FIDEICOMISO FINANCIERO P/ D Y P; 10/12/2019 ; Tercera Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario , Mendoza, voto preopinante del Dr. Gustavo Colotto).

Teniendo en cuenta que tal como ha resultado acreditado el vehículo sufrió fallas en su origen, por lo que se produjo indudablemente un daño extrapatrimonial en el ámbito del consumidor por el solo hecho de haber tenido que ingresar su vehículo a taller reiteradas veces y que aún, durante el transcurso del proceso, la falla persista y las accionadas continúen en una actitud de indiferencia a su respecto.

Puede sostenerse entonces que las demandadas incumplieron la oferta realizada en tanto entregaron un vehículo 0 km. con fallas en su origen. Ello pudo naturalmente alterar el ánimo y espíritu del actor. La procedencia de la reparación de tal menoscabo respecto al consumidor surge procedente, con base en lo dispuesto por los artículos 1737,1738 y 1741 del CCCN.

Asimismo, para valorar en abstracto el daño moral que reconoce su origen en un incumplimiento contractual, la doctrina distingue, entre: a) las inquietudes propias y corrientes del mundo de los negocios y demás molestias que se originan en el cumplimiento contractual y, b) la lesión de

sentimientos, de afecciones o de tranquilidad anímica (conf. Alferillo Pascual Eduardo en: "Reparación de Daños a la Persona. Rubros Indemnizatorios. Responsabilidades Especiales", Trigo Represas - Benavente (directores) - Fognini (coordinador), Tomo I, p. 508; edit. La Ley 2014). Tengo en claro además que indemnización por daño moral no se reduce al precio del dolor o a la pérdida de afecciones, sino que se apunta a toda modificación disvaliosa del espíritu, sea en la capacidad de sentir, de querer, y de entender. A partir del carácter resarcitorio de tal rubro, éste desempeña la función de satisfacer perjuicios que no sean mensurables con exactitud, teniendo en cuenta las condiciones personales de la víctima y la gravedad objetiva del perjuicio, como así también el resto de las circunstancias del caso (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, sala E, 1197/02/27, "Giménez, Pablo M. y otros c/ Schuartz, Eduardo", LA LEY, 1997-C, 262 – DJ, 1997-2-656).

Asimismo, se ha sostenido que la pérdida del tiempo resulta un perjuicio indemnizable cuando esa pérdida, ajena a su voluntad, esta originada por la acción u omisión de un tercero que cause un daño a una persona (conf. NOVELLINO, Norberto, En la búsqueda del tiempo perdido... e indemnizable, La Ley: Sup. Act. 14/02/2006).

Señala Zavala de González que resulta encomiable reconocer un daño moral por pérdida injustificada de tiempo "el cual es vida y libertad" ya que éste resulta jurídicamente significativo al margen de su función instrumental para logros existenciales y económicos. Apunta la autora citada que, en estos supuestos, en la persona emerge un sentimiento de "cosificación", de: no ser tratado dignamente, aunque no haya lesión de otros intereses espirituales (es decir, ninguna particular urgencia para llegar a destino). (conf. ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, Los daños morales mínimos, Revista de responsabilidad civil y seguros: publicación mensual

de doctrina, jurisprudencia y legislación, ISSN 1666-4590, Año 17, N° 8, 2015, págs. 243-248).

En idéntico sentido Micele afirmaba —aún antes de la reforma legislativa consagrada por el Código Civil y Comercial de la Nación— que “...la pérdida de tiempo, el impedimento al goce o libertad, la imposición de malgastar la propia vida en involuntarias tramitaciones, todos ellos son perjuicios extrapatrimoniales sin forma real de ser traducidos en dinero. Tal dificultad para medir esos perjuicios no debe ser impedimento para que los jueces dicten sentencia sobre ellos, debiendo en consecuencia, de conformidad con lo establecido por los arts. 522 y 1078 del Cód. Civil, mensurarlos en dinero...” (MICELE, Jorge E., El caso del tiempo perdido, DJ 1997-1 , 340. Citas obtenidas de Arias Cau, Esteban J y Barocelli, Sergio S. “ Productos defectuosos, pérdida de tiempo y derechos del consumidor; ” DJ 17/04/2013, 12).

En el caso que nos ocupa, como he expuesto, el menoscabo extrapatrimonial fue experimentado por el accionante por el sólo hecho del ingreso del vehículo al taller con motivo de las falencias que han resultado debidamente comprobadas, lo que pudo sin lugar a dudas causarle malestar, fastidio e inconvenientes en cuanto a la planificación de actividades familiares, y uso de su tiempo personal. Ello, más aún, si se tiene en cuenta que como ha resultado acreditado lo adquirido era un automotor 0 km.

Advierto asimismo una infracción al deber de información respecto del consumidor Sin lugar a dudas, las demandadas debieron cumplir con el deber de información que le imperaba en relación con el consumidor respecto a las fallas de origen que presentaba el vehículo art. 4 LDC.

Así las cosas, si bien la disvaliosa situación vivida por el Sr. Voria por sí misma es demostrativa de los sentimientos de profunda inquietud, incertidumbre y molestias a las que se viera sometido; no solo la pericia

sino que también las declaraciones testimoniales rendidas en autos acreditan de modo claro la existencia de tales sentimientos negativos en su persona.

Respecto a su cuantificación, tengo además que al demandar por el resarcimiento de este rubro, la actora lo hizo por la suma de \$400.000, sometiendo la fijación cuantitativa del mismo a la prudencia judicial. La Corte Suprema de la Nación, ha sostenido que “para la valoración del daño moral debe tenerse en cuenta el estado de incertidumbre y preocupación que produjo el hecho, la lesión en los sentimientos afectivos, la entidad del sufrimiento, su carácter resarcitorio, la índole del hecho generador de la responsabilidad y que no tiene necesariamente que guardar relación con el daño material, pues no se trata de un daño accesorio a este” (CSJN, 19/10/1995 “Badin, Rubén y ots. c. Pcia. de Buenos Aires” LL 1996- C-585, con nota de Bustamante Alsina; Fallos 321:1117; 323:3614; 325:1156; 308:1109. CSJN 17/04/97 “Savarro de Caldara, Elsa y Ot. c/ Empresa de FFAA” Fallos, 320:536).

Para conceder y valorar este rubro, tengo en cuenta que tal como lo ha dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación, si bien el resarcimiento del daño moral está librado a la prudencia de los jueces, esto no los libera de un requisito fundamental de validez de los actos judiciales, cual es la fundamentación (Art. 200 C. Provincial.; CSJN, JA-1995-II-19;) y en el mismo sentido ha dicho que la motivación no tiene pautas asépticamente jurídicas sino que al juzgar prudencialmente sobre la fijación del resarcimiento no deben desatenderse las reglas de la propia experiencia y del conocimiento de la realidad (CSJN JA-1994-I-159).

En función de lo expuesto, dentro de los parámetros de prudente discrecionalidad y por estimarlo equitativo y suficiente para que el actor cubra gastos de su interés que le proporcionen satisfacciones y compensen

o aminoren las aludidas consecuencias no patrimoniales padecidas —por ejemplo adquiriendo, en su momento, accesorios adicionales para su automotor y/o cubriendo servicios de mantenimiento o un viaje familiar, etc.— fijo el resarcimiento por daño moral en la suma de \$2.000.000 (art. 1741 CCyC y art. 147 CPCC).

Teniendo en cuenta que dicho monto es cuantificado a valores actuales (fecha de esta sentencia), procede adicionarle intereses a una tasa pura anual del 8%, desde que se produjo el perjuicio (cfr. art. 1748 CCyC).

Computados entonces desde el 10/06/2020 (fecha de la primera intimación fehacientemente cursada a las demandada, cfr. prueba informativa dirigida a la empresa de corre OCA), alcanzan un 43,78% (\$875.600).

Al respecto, el STJRN ha expuesto que *“Cuando las sumas de condena representan obligaciones de valor cuantificadas al momento de la sentencia, no existe ningún impedimento de aplicar a las mismas una tasa pura de interés, desde el momento en que el perjuicio se produjo y hasta la fecha de la sentencia de Primera Instancia; ya que la misma está destinada a retribuir el uso del capital. Así se ha sostenido que: Los intereses de una indemnización de daños deberán computarse desde la producción del perjuicio hasta el pronunciamiento apelado a una tasa del 8% anual, como tasa pura, dado que resulta suficientemente compensatoria ante una deuda de valor fijada a valores actuales...”* (STJRNS1: Se. 4/18. "TAMBONE" y Se. 100/16 "TORRES").

Por lo tanto, la indemnización del rubro, junto con sus intereses devengados hasta el momento de este pronunciamiento, asciende a **\$2.875.600.-**

14.4.- Daño punitivo.

El actor también solicitó que, conforme art. 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor, se imponga a las demandadas una multa civil que estimó en \$1.000.000.

El referido artículo de la LDC textualmente dispone: *“Al proveedor que no cumpla sus obligaciones legales o contractuales con el consumidor, a instancia del damnificado, el juez podrá aplicar una multa civil a favor del consumidor, la que se graduará en función de la gravedad del hecho y demás circunstancias del caso, independientemente de otras indemnizaciones que correspondan. Cuando más de un proveedor sea responsable del incumplimiento responderán todos solidariamente ante el consumidor, sin perjuicio de las acciones de regreso que les correspondan. La multa civil que se imponga no podrá superar el máximo de la sanción de multa prevista en el artículo 47, inciso b) de esta ley”*. Los daños punitivos son, según Pizarro, *“sumas de dinero que los tribunales mandan a pagar a la víctima de ciertos ilícitos, que se suman a las indemnizaciones por daños realmente experimentados por el damnificado, y están destinadas a punir graves inconductas del demandado y a prevenir hechos similares en el futuro”* (Pizarro, Ramón, “Daños punitivos”, en Derecho de Daños, segunda parte, Libro homenaje al Prof. Félix Trigo Represas, La Rocca, 1993, pág. 291/2).

El incumplimiento de una obligación legal o contractual es una condición necesaria, pero no suficiente para imponer la condena punitiva; ya que, además, debe mediar culpa grave o dolo del sancionado, la obtención de enriquecimientos indebidos derivados del ilícito o evidenciarse un grave menoscabo por los derechos individuales del consumidor o de incidencia colectiva (cfr. López Herrera, Edgardo, “Daños punitivos en el derecho argentino. Art. 52 bis”, Ley de Defensa del Consumidor, JA 2008-II-1198; Pizarro, – Stiglitz, Reformas a la ley de defensa del consumidor, LL 2009-B, 949).

Así, se ha dicho también que *“...la aplicación del artículo 52 bis de la Ley de Defensa del Consumidor debe ser de carácter excepcional y, por lo*

tanto, más allá de la obvia exigencia de que medie el "incumplimiento de las obligaciones legales o contractuales para el consumidor", se requiere algo más, lo que tiene ver con la necesidad de que exista un grave reproche sobre la conducta del deudor, aun cuando la norma no lo mencione (cfr. Rúa, María Isabel, "El daño punitivo a la luz de los precedentes judiciales", JA, 2011IV, fascículo n° 6, pág. 11/12)". "De ello se sigue que su procedencia no puede ser determinada mecánicamente: ante el incumplimiento, la sanción; sino que requiere de un análisis exhaustivo de la conducta del responsable, a efectos de desentrañar si ha mediado un desinterés manifiesto por los derechos de terceros o un abuso de posición dominante, o un lucro indebido".-"De otro modo, incluyendo la multa por daño punitivo como un rubro indemnizatorio más, siempre correríamos el riesgo de propiciar un enriquecimiento ilícito a favor de la víctima, extremo no querido por el sistema de reparación de daños del derecho civil" ("Duran Darío Leonardo c. Iruña S.A. y otros s/Resolución de contrato", Expte. N° 472438/2012, Cam. Civ. Pcia. de Neuquén).

En consonancia con lo expuesto, considero que no cualquier incumplimiento debe ser objeto de la multa civil prevista en el Art. 52 bis LDC, sino que cada caso en particular debe ser evaluado con suma medida a tenor de las circunstancias de hecho y prueba.

Sentado lo expuesto, corresponde admitir la multa civil reclamada por el actor toda vez, que como quedo acreditado el vehículo adquirido por el mismo presenta serios inconvenientes para su uso habitual.

Así es, que valorando que las cualidades del vehículo debieron ser conocidas, fácil es concluir que las demandadas, principalmente la fabricante actuaron con notoria desaprensión ante el consumidor, pues omitieron detectar una falla en el producto comercializado o brindar información —que pudo ser decisiva— al momento de adquirirlo.

A mayor abundamiento, la omisión en la debida ejecución de la obligación de informar sobre las características del producto es reprochable a ambas demandadas y, acaso, con mayor razón a FCA Automobiles Argentina S.A. por haber lanzado al mercado un producto que, como lo reconoció en el “recall”, era potencialmente dañoso, no dando posibilidad alguna por parte de los consumidores de tomar una decisión debidamente informada sobre sus especiales características.

Ello sin dudas ha violentado la dignidad del consumidor y sus intereses económicos protegidos constitucionalmente.

En ese contexto, entonces, según mi apreciación el incumplimiento obligacional concurre con la situación de particular gravedad que torna admisible la aplicación de la multa civil peticionada.

Ahora bien, cuestión más compleja resulta determinar su cuantía.

En demanda, la parte actora peticionó que se fije en \$1.000.000. No obstante, la Cámara de Apelaciones de esta ciudad ha señalado en diversas sentencias (v.gr. “SUAREZ” Se. 50/23) su criterio —de base doctrinaria y jurisprudencial— según el cual, por no implicar el daño punitivo un rubro indemnizatorio, sino una sanción de carácter preventivo impuesta por el juez, el consumidor accionante no puede ni debe mensurar dicho rubro, y de hacerlo, el sentenciante en modo alguno quedará limitado por dicha petición (conf. F. Álvarez Larrondo, en “Los daños punitivos y su paulatina y exitosa consolidación”, en La Ley del 29.11.2010).

Aunque cierta doctrina receptada en algunos pronunciamientos judiciales propugna la utilización de una fórmula matemática para la determinación de la condenación punitiva, incitando evitar acudir a criterios subjetivos no explicitados, infundados, irreproducibles o inverificables, lo cierto es que, por un lado, aquella no ha tenido acogida

jurisprudencial en el fuero local; y por otro lado, según mi apreciación, supone dificultosos cálculos (por no decir impracticables) y, en definitiva, tampoco supera la prudente discrecionalidad, puesto que en gran medida consiste en aplicar variables basadas en conjeturas o probabilidades (también subjetivamente establecidas). Sobre tales formas posibles de mensuración, entre otros autores, se ha explayado el autor Irigoyen Testa, M. (“Monto de los Daños Punitivos para Prevenir Daños Reparables” publicado en Revista de Derecho Comercial, del Consumidor y de La Empresa, LA LEY, Año II, número 6, diciembre de 2011, págs. 87-94).

Por mi parte, sin desatender la prudencia que se requiere para establecer la sanción por daño punitivo, tomaré como pautas orientadoras y de valoración -tal como impone el propio art. 52 bis de la LDC la índole y gravedad del hecho y demás circunstancias concretas del caso ya descriptas, la repercusión social de la conducta que se le reprocha, como así también las diversas funciones que el instituto está destinado a cumplir (vgr. sancionatoria, disuasiva, ejemplificadora, preventiva de futuros daños).

Asimismo, tengo en consideración el límite de razonabilidad contemplado por el Superior Tribunal de Justicia para fijar el daño punitivo: “... las cuantificaciones que superen la fórmula aritmética de multiplicar las indemnizaciones regulares por números mayores a un dígito (single digit multipliers), son propensas a caer en excesos.”(STJRNS1 Se. 133/23 “BARTORELLI”).

Bajo tales parámetros, fijo el monto de condena en concepto de daño punitivo, a esta fecha, en la suma de **\$15.000.000** (art. 147 CPCC).

Y puesto que la multa civil, a diferencia de los daños originados en el ilícito, tiene su causa en la sentencia —constitutiva— que la reconoce y fija su monto según su valor actual, solo corresponderá adicionar los intereses

posteriores a este pronunciamiento, en caso de no cumplirse la condena dentro del plazo, según la tasa fijada el STJ en "MACHIN" (STJRNS3: Se. 104/24) y su similar del fuero civil "IRAIRA" (STJRNS1: Se. 67/24), o la que pudiera establecerse en su reemplazo para futuros períodos.

Por todo lo expuesto, **RESUELVO:**

I.- Rechazar las defensas de prescripción, caducidad y falta de legitimación pasiva opuesta por FCA SA. de Ahorro Para Fines Determinados.

II.- Hacer lugar a la demanda promovida por Pablo Emerson VORIA y, en consecuencia, condenar en forma solidaria a FCA Automobiles Argentina S.A. y FCA S.A. de Ahorro para Fines Determinados, a abonar al actor, dentro del plazo de diez (10) días, la suma de dinero equivalente al precio actual en un automotor 0 km de iguales características al oportunamente adquirido (Fiat Toro Freedom 2.0 16 V. 4x2), o de uno de similares características en caso de que haya sido discontinuado, con más los intereses que se deberán calcular según lo indicado en los considerandos.

Simultáneamente la parte actora deberá entregar y transferir a las demandadas o a quienes estas designen, el automotor Fiat Toro Freedom 2.0 dominio AB818NG, de su titularidad, en el estado en que se encuentre, debiendo las accionadas asumir todos los gastos de transferencia.

Asimismo, condenar solidariamente a las accionadas a abonar al actor, dentro del mismo plazo (10 días), la suma de PESOS DIECIOCHO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS (\$18.375.600), en concepto de indemnización por privación de uso (\$500.000), daño moral e intereses hasta la fecha de esta sentencia (\$2.875.600) y daño punitivo (\$15.000.000). Sin perjuicio de los intereses

posteriores que se devenguen.-

III.- Imponer las costas a las partes demandadas por su condición objetiva de vencidas (art. 62 CPCC).

IV.- Diferir la regulación de honorarios de los letrados de las partes y peritos intervinientes hasta tanto exista base económica cierta y total para ello (art. 48 Ley 2212 y art. 18 Ley 5069).

V.- Esta sentencia se registra en protocolo digital y quedará notificada a través de su publicación en el sistema de gestión judicial PUMA (cfr. arts. 38, 120 y 138 CPCC).

Diego De Vergilio, juez