

En Viedma, a los 18 días del mes de mayo de dos mil veintiséis, se reúnen en acuerdo quienes integran la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Familia, de Minería y Contencioso Administrativa de la Primera Circunscripción Judicial de la Provincia de Río Negro, con asiento en esta ciudad, asistidos por la señora Secretaria del Tribunal, para sentenciar en los autos caratulados: **“ALONZO ALAN ÁNGEL ANDRÉS Y OTRO C/ULLUA HUGO Y OTROS S/ ORDINARIO - DAÑOS Y PERJUICIOS”**, Expte. n.º VI-16786-C-0000, en los que, luego de deliberar sobre la temática del fallo a dictar, se decide proyectar y votar, atendiendo el sorteo practicado, la siguiente cuestión:

¿Resulta procedente el medio de impugnación opuesto por las demandadas? Y, en su caso, ¿qué solución corresponde adoptar?

La **doctora María Luján Ignazi** dijo:

I. El 8 de septiembre de 2025 la señora Jueza titular de la Unidad Jurisdiccional n.º 1 de esta ciudad resolvió hacer lugar parcialmente a la demanda promovida por Alan Ángel Andrés Alonzo y Ary Alessandro Alonzo y, en consecuencia, condenar a Hugo Gastón Ullua, Transporte Las Grutas S.A. y a la citada en garantía, Protección Mutua de Seguros de Transporte Público de Pasajeros -esta última en los términos de la doctrina legal del Superior Tribunal de Justicia, conforme autos “Levian”-, a abonar a favor del primero de los nombrados (Alan Ángel Andrés Alonzo) la suma de \$183.200 por privación de uso del vehículo más la que resulte de cuantificar los daños materiales relativos a este en la etapa de ejecución de sentencia, y a favor del segundo (Ary Alessandro Alonzo) el monto de \$879.298,62 en concepto de incapacidad sobreviniente y de \$80.541,16 por gastos médicos, teniendo en cuenta que las accionadas responden en un veinte por ciento (20%), y todo con más intereses hasta el efectivo pago, según calculadora del Poder Judicial (v. punto I). Asimismo, impuso las costas a las perdidosas con base en las prescripciones del art. 62 (punto II)

y difirió la regulación de honorarios de los letrados y peritos intervinientes para la oportunidad que haya pautas para ello (punto III, de la sentencia 2025-D-72, mov. I0038).

II. Ante ese pronunciamiento definitivo, la citada en garantía, Protección Mutual Seguros de Transporte Público de Pasajeros, y la demandada, Empresa Las Grutas S.A., en forma conjunta y representadas por un único profesional, dedujeron recurso de apelación el 12 de septiembre de 2025 (mov. E0039), el cual se concedió libremente y con efecto suspensivo el 15 de ese mes (mov. I0039).

III. Una vez radicado el expediente ante el Tribunal, y publicado el informe de rigor (v. certificación actuarial del 30 de septiembre de 2025, mov. I0041), se colocó en la oficina para que las recurrentes expresen agravios con arreglo a lo prescripto por el art. 232 del Código Procesal Civil y Comercial (CPCyC), de acuerdo a la providencia del 8.10.2025 (mov. I0042).

Con ese propósito, quien interviene en juicio en representación de las accionadas, con debido patrocinio letrado, expuso como concreto eje de crítica la errónea aplicación del art. 1113 del CC, a partir de sostener la culpa de la víctima y la ausencia de nexo causal (v. presentación de fecha 28 de octubre de 2025, mov. E0040).

Para fundar esa genérica postulación, comienza por señalar que la sentencia resulta arbitraria y contraria a derecho porque no admite totalmente la eximente de responsabilidad invocada por sus mandantes, pese a estar debidamente acreditada.

Afirma que la causa del siniestro fue la conducta de los señores Ary y Alan Alonzo al mando del VW, modelo Gol, ya que no respetaron la prioridad de paso del que viene por la derecha.

Destaca que esa regla de tránsito rige en forma absoluta y que el perito interviniente determinó que cuando el colectivo se desplazaba con

preferencia, el rodado menor irrumpió en la encrucijada desde la izquierda y que el accidente era evitable si quien lo dirigía hubiese visto el micro que se acercaba por su derecha y cumplido con la legislación vigente en la materia.

Sostiene que esa circunstancia se encuentra además corroborada por los testigos presenciales, por lo que resulta ilógica y contradictoria la decisión recurrida de imponer a sus representados una condena del 20% de responsabilidad, cuando de los hechos y la prueba producida se desprende con total claridad que la causa del conflicto vial fue la exclusiva culpa de la víctima.

En particular, cuestiona que bajo un supuesto incumplimiento del deber de cuidado o por circular con una mínima superación de la velocidad precautoria se haya atribuido una porción de responsabilidad al chofer y, por ende, se llame a responder a las firmas que asiste técnicamente en este juicio.

Explica el valor de la regla de tránsito infringida por los actores, define su alcance trayendo en su apoyo jurisprudencia que entiende avala su posición y descarta la incidencia de la velocidad impresa al colectivo a razón de 40 km/h, dado que aparte de que contiene un margen de error, resulta sumamente insignificante el exceso que se le imputa (10 km/h). Añade que, en todo caso, aquella se encontraba dentro de los límites permitidos para circular por avenidas (40 km/h), por lo que rechaza que pueda endilgarse al chofer una conducta imprudente.

En síntesis, alega que ese es un argumento secundario que no puede desvirtuar la responsabilidad evidente de quien efectivamente causó el choque ni justificar la condena dispuesta, por lo que le enrostra al fallo motivación solo aparente.

Seguidamente, sin perjuicio de restar sentido vinculante a la pericia accidentológica, pone de resalto que para el perito ambos conductores

circulaban con exceso de velocidad, al infringir la establecida por la reglamentación para atravesar una intersección, concluyendo que, a fin de resolver la responsabilidad e incidencia causal, ambas conductas deben ser neutralizadas.

Entre sus argumentos, esgrime que yerra la sentenciante no solo porque omitió compensar o anular la incidencia del factor velocidad, sino también al colocar sobre el colectivo la carga principal de actuar conforme al art. 39 de la Ley 24.449, es decir, con cuidado y precaución, cuando se reconoce que el vehículo conducido por los actores no respetó la prioridad de paso.

Agrega que la Av. Belgrano posee mayor jerarquía vial que la calle Machiello -según informó el Municipio al constar como Avenida en el plano catastral-, lo que refuerza el deber de prudencia que pesaba sobre el VW Gol al aproximarse al cruce entre esas arterias. Asimismo, destaca que, mientras el conductor del colectivo intentó maniobras evasivas mediante el frenado, demostrando diligencia, quien se encontraba dirigiendo el automóvil no adoptó acción alguna para evitar la colisión.

Por último, poniendo de resalto que no existe descuido o negligencia endosable al chofer, por lo que cualquier atribución de responsabilidad carece de fundamento fáctico y jurídico, brinda su interpretación del art. 1113 del CC y declara que cuando, como en autos, se ha probado la culpa de la víctima, corresponde eximir de responsabilidad.

Con todo, la representación de la demandada y la citada en garantía, dejando planteado para su eventualidad el caso federal, expone en términos breves y acordes con el régimen ritual la pretensión revocatoria que insta por sus poderdantes, solicitando en subsidio, para el supuesto de no hacerse lugar a la eximición total peticionada, que se reduzca sustancialmente el porcentaje de participación atribuido a sus representados.

IV. El 4 de noviembre de 2025, en observancia de las prescripciones del

art. 238 del CPCyC, se corrió traslado a los actores, quienes contestaron, mediante gestor procesal, el 7 de ese mes, solicitando se desestime el recurso, con costas.

En esa postulación, posteriormente ratificada el 10 de noviembre de 2025, quien invocó actuar por los señores Alonzo advierte que el planteo realizado implica un mera disconformidad con el fallo, resulta vacío de fundamentos, y en esencia las recurrentes pretenden imponer una visión subjetiva e infundada de los hechos acaecidos.

A criterio de esta parte, la responsabilidad del siniestro es atribuible al conductor del colectivo por circular en exceso de velocidad, y porque estos a bordo de su vehículo arribaron con anterioridad a la encrucijada, siendo embestidos cuando ya habían atravesado más de la mitad de la Avenida Belgrano.

V. Descritos el segmento dispositivo del fallo, así como los términos de la impugnación opuesta por la demandada y la citada en garantía en su contra y la defensa que al respecto propicia el litisconsorcio actor, al advertir que el esquema opositor ha sido presentado en tiempo hábil para su ejercicio -v. certificación actuarial publicada el 30 de septiembre de 2025- quedo en condiciones de verificar si, con su postulado, se logran sortear las exigencias de crítica concreta y razonada previstas en el art. 238 del CPCyC.

Ese examen se inscribe en las funciones del Tribunal. Pues, aunque pueda ser cierto que el reconocimiento del derecho al recurso encuentra su esencia en la falibilidad de los hombres y, por consiguiente, de los jueces -permitiendo en abstracto conjeturar que las definiciones judiciales pueden contener desaciertos (Midón, Marcelo Sebastián, “Tratado de los Recursos”, T I, pág. 21, edit. Rubinzal Culzoni, ed. 2013)-, quien hizo uso de la vía autorizada por el art. 220 de ese cuerpo normativo tiene la carga de precisar dónde se localizan los errores que esgrime, y la Alzada el deber

de constatarlos en los asuntos que demanden su intervención.

Por ese motivo, y estimando adecuado atender las manifestaciones formuladas en procura de rebatir total o parcialmente la condena decretada, concluyo que la apelante ha conseguido satisfacer tal requerimiento.

Declaro lo que antecede desde una mirada preliminar, asumiendo esa solución como la más ajustada a los antecedentes de la causa y por estar persuadida de que la evaluación de las objeciones esbozadas no se advierte realizable mediante un control estrictamente formal.

Además, y principalmente, porque a la luz del régimen legal que rige en la materia, en todo momento he valorado conducente ponderar con cierta tolerancia y flexibilidad el cumplimiento de tales requisitos procesales, mediante una interpretación amplia que permita darlos por reunidos (cfr. sent. n.º 31/2013 de fecha 18.06.2013, dictada en autos “Silva María Luisa c/ Municipalidad de Viedma y otra s/Daños y Perjuicios (Ordinario)”); sent. n.º 1/2018, recaída en expediente caratulado “Ibargoyen Elva Estela c/ Garro Gustavo Martín y otra y/o quien resulte ocupante s/Desalojo (Sumarísimo)”, de fecha 06.02.2018; sent. n.º 97/2017 en “Rossetti Andrés Italo c/Bondaruk Sebastián Osvaldo y otros s/Ordinario” de fecha 19.12.2017; en consonancia con lo resuelto por la Cám. Nac. Ap. Civ. Sala G, 3/08/1981, LL, 1983-B, 768; LL 1987-B, 288, entre muchos otros).

VI. El remedio utilizado por la accionada y su aseguradora para someter al conocimiento de este órgano la decisión del Grado ha superado el primer escrutinio relativo a su admisibilidad.

Por lo cual, resulta acorde al trámite en curso compulsar las alegaciones que le sirvieron de apoyo a fin de constatar si, en la disertación perfilada en procura de la revocación total o parcial de la disposición jurisdiccional cuestionada, se encuentra cumplimentado el requisito de fundabilidad o procedencia. Franqueado ese test, el éxito de la aspiración recursiva dependerá de su eficacia sustancial (cfr. Marcelo S. Midón, Tratado de los

Recursos T. I, pág. 151).

Concretado ese cometido, queda delimitado el *thema decidendum*, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 238 del CPCyC y lo traído al debate con los escritos que contribuyeron a su conformación en este ámbito de actuación (art. 242 de ese plexo ritual). En consecuencia, esa determinación no es neutra.

Lejos de cualquier suposición en contrario, su señalamiento es esencial para la composición del conflicto, ya que define la labor del Tribunal. El ad quem, aunque no puede abordar una problemática no expuesta por quienes litigan -so riesgo de contravenir el principio dispositivo que rige el procedimiento-, debe responder a las observaciones expuestas, salvo que estas, a raíz de las definiciones previamente adoptadas por la magistratura, se hayan tornado abstractas.

VII. En virtud de ello, del deber de expedirme mediante un pronunciamiento fundado (cfr. art. 200 de la Constitución de la Provincia de Río Negro, art. 3 del Código Civil y Comercial y arts. 32, inc. 4 y 145 inc. 6 del Código Procesal Civil y Comercial), comienzo por resaltar que las convocadas a juicio en calidad de demandada y citada en garantía contradicen la responsabilidad (20%) que les fuera atribuida en el evento sobre la base de alegar la culpa exclusiva de la víctima.

De ahí deriva la importancia de recordar que la señora jueza se consideró llamada a determinar la existencia o no de la responsabilidad civil que los actores endilgan a los demandados como consecuencia del siniestro de tránsito ocurrido el 3 de febrero de 2014 en la intersección de la calle Rodolfo Machiello y Avenida Belgrano, en la localidad de San Antonio Oeste, así como establecer, de corresponder, la procedencia y cuantificación de los daños reclamados (v. Cons. I).

Abocada a ello, sostuvo su análisis bajo las disposiciones del Código Civil, la Ley Nacional de Tránsito n.º 24.449, la Ley Provincial n.º 2942 con su

decreto reglamentario n.º 1601/97 y las ordenanzas municipales de adhesión a una u otra ley, n.º 797/20 y n.º 747/09, respectivamente.

En ese marco, y en especial, se refirió al art. 1113 del primero de esos ordenamientos y a la doctrina elaborada en torno a ese artículo, determinante de la responsabilidad civil (Cons. II).

A su amparo reconstruyó la mecánica del suceso que dio razón a estas actuaciones, y en atención a las pruebas aportadas al proceso tuvo por acreditado su acaecimiento en la fecha y lugar antes indicados. Asimismo, declaró probada la participación del automotor Volkswagen Gol Dominio GGO686 que, conducido por el señor Alan Ángel Andrés Alonzo con el acompañamiento de su hermano Ary Alessandro Alonzo, circulaba por Machiello, y del colectivo de la empresa Las Grutas S.A., dominio FKC122, interno n.º 12 que, al mando del chofer Hugo Gastón Ullua, marchaba por la Avenida Belgrano e ingresaba a la encrucijada por la derecha del VW (v. Cons. IV).

En ese contexto, expuso también valorar que ambas arterias, no obstante tener dispar jerarquía, son de tierra y de doble mano; que, según el informe pericial del ingeniero Riat, el rodado menor llegó primero a la referida intersección, y que mientras se desplazaba dentro del límite de velocidad permitido (30 km/h), el autobús lo hacía superando la reglamentaria, ya que se trasladaba a 40 km/h.

Hizo suyas las conclusiones del perito actuante, al convenir con él que la prioridad de paso que asistía al chofer de este último no lo excusa de la responsabilidad de haber excedido la velocidad máxima permitida.

En el análisis de las pruebas resaltó que, en palabras del perito Di Gregorio, quien intervino en sede penal, ninguno de los automovilistas respetó la velocidad precautoria, ya que mientras el actor concurrió al encuentro imprimiendo al auto entre 32 y 40 km/h, el chofer al momento del impacto lo hacía entre 20 y 35 km/h, por la energía consumida en la acción de

frenado.

También evaluó, con base en la pericial realizada en este proceso por el Ing. Riat, que la causa eficiente del choque fue el factor humano. En ilustración de ello, se estimó relevante que el señor Alan Alonzo no advirtió la presencia del colectivo ni realizó ninguna maniobra evasiva y que el conductor del colectivo, habiendo arribado a una velocidad superior a la permitida, si bien ensayó un intento de frenado no lo logró concretar, dado que no alcanzó a detenerse y evitar el siniestro.

Entonces, manifestando no encontrar razones para apartarse de sus conclusiones, con arreglo al régimen de responsabilidad objetiva que rige en la materia y a las prescripciones del art. 41 de la Ley 24.449, declaró que el encontronazo en cuestión se produjo por el aporte causal de ambos conductores de los vehículos, aunque con distinto grado o importancia respecto a las consecuencias del accidente. Ello, ya que no pudo determinarse si con la omisión de alguna de las conductas se lo hubiese evitado.

Recordó al efecto que, de acuerdo con el perito, quien al momento del evento conducía el VW Gol se constituyó en el factor central del hecho acontecido al traspasar prácticamente la avenida sin advertir la prioridad de paso del colectivo que se presentaba por la derecha, y ambos conductores circulaban con exceso de velocidad y en infracción a la reglamentación vigente para atravesar un cruce de calles.

A partir de esas conclusiones, dedujo que los dos protagonistas contribuyeron a su causalidad. El actor porque no respetó la prioridad de paso del colectivo y el demandado Ullua por no observar el deber de cuidado y prudencia con que debió encarar la intersección donde finalmente se produjo el conflicto de tránsito, al exceder, en mayor medida que aquel, la velocidad precautoria. En esas condiciones considera que les corresponde asumir concurrentemente el resultado dañoso.

Entonces, de acuerdo con los fundamentos dados, y aplicando los elementos de la responsabilidad civil al caso, encontró -conforme al factor de atribución objetivo y a la normativa de tránsito señalada- que el nombrado, en su carácter de conductor del colectivo, resultaba civilmente responsable del accidente en un 20% de aporte causal.

Con sustento en ello, declaró también que debían responder la demandada, Transporte Las Grutas SA, como titular dominial del vehículo destinado al transporte de pasajeros (conf. art. 1113 del CC), y la citada en garantía, Protección Mutual de Seguros de Transporte Público de Pasajeros SA -esta en los términos del art. 118 de la Ley 17.418 y en la medida de su cobertura- a tenor de la póliza acompañada.

Ingresó en esas condiciones al examen de los daños y de los rubros indemnizatorios reclamados, cuyo reconocimiento no fue motivo de particular impugnación, por lo que me veo relevada de su evaluación.

Valga el recuento que antecede, aun a riesgo de resultar reiterativa, no solo para sentar las bases desde las cuales abordar el esquema recursivo delineado al apelar, sino también para explicar las causas por las que resultará pertinente rechazar los agravios expuestos por las recurrentes frente al núcleo argumental del fallo en revisión.

VIII. Pues bien, con el propósito de justificar la propuesta resolutoria efectuada a manera de prolepsis, ingreso en el análisis de la controversia planteada por las demandadas.

En su examen, advierto que para la representación de la empresa Las Grutas Sociedad Anónima y su aseguradora, Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros, la conclusión judicial que asigna un veinte por ciento (20%) de responsabilidad a sus mandantes contradice su propio fundamento fáctico, vulnerando los principios de lógica, razonabilidad y congruencia. Según expresa, en virtud de lo reconocido en la sentencia solo puede derivarse la exoneración total de estas conforme al

art. 1113 del Código Civil (v. presentación del 28.10.2025).

Para sustentar esa postura, arguye que la a quo ha admitido que la conducta del actor fue la causa del evento y ha tenido por acreditado que el colectivo de propiedad de la mencionada firma tenía prioridad de paso en los términos del art. 41 de la Ley 24.449 y circulaba por una calle de mayor jerarquía, la Avenida Belgrano.

Explica que esa regla constituye un principio rector y de aplicación obligatoria en materia de tránsito, de carácter absoluto, dotada de cierta rigidez, en tanto no contempla otras excepciones que las que el propio ordenamiento prevé.

Y concluye que, incluso aceptando un leve exceso de velocidad respecto del autobús, este carece de relevancia frente a la ocurrencia del siniestro, ya que no fue determinante del hecho, sino la acción del señor Alonzo al dirigir el Volkswagen por Machiello e interrumpir intempestivamente la trayectoria del colectivo.

Asimismo, al amparo del derecho a ser oído en condiciones de igualdad durante el proceso (art. 18 de la Constitución Nacional), corresponde sopesar que, en respuesta, quien asiste a los actores en juicio sustancialmente aduce que las recurrentes pretenden imponer una visión subjetiva e infundada del conflicto vial y que la pericial da cuenta de que este se produjo por exclusiva responsabilidad del chofer del autobús (v. contestación del 7 de noviembre de 2025).

Una vez sintetizados los argumentos en los que se construye tanto el agravio en tratamiento como la réplica ejercida contra ellos por el señor Alan A. Alonzo, debe tenerse por reconstruida la colisión vial en los términos indicados al sentenciar.

Por su parte, y como en todo proceso de daños, esa realidad fáctica, una vez probada, se erige como punto primario de análisis del caso y muchas veces también definitorio, como sucede en estos autos.

Esa premisa resolutoria cobra especial relevancia en el asunto, dado que la controversia que se mantiene en esta instancia reside en esclarecer si su resolución debe efectuarse con base “exclusiva” en la regla de prioridad de paso de quien accede a una intersección de dos vías por la derecha, conforme se propicia al apelar. O si, por el contrario, cabe matizar su aplicación por las particularidades propias del suceso dañoso, tal como lo entendió el Grado al juzgar el exceso de velocidad como susceptible de quebrantar parcialmente esa regla y lo convalida el accionante al solicitar la confirmación del fallo.

Así las cosas, si nos atuviéramos a la apreciada prioridad de paso del colectivo y su marcha por una avenida, es decir, por una vía de jerarquía superior, parecería asistirle razón al cuestionamiento formulado por las demandadas contra la decisión de imponerle responsabilidad, aun parcial y en un porcentaje nítidamente menor (20%).

Sin embargo, esa primera mirada de la cuestión debe dejarse de lado a poco de advertir que el hecho tuvo lugar en una encrucijada entre dos arterias de doble mano, circulando el autobús, si bien por una avenida, con una velocidad mayor a la permitida. En efecto, el tránsito por este particular tipo de calzadas se caracteriza porque la prioridad de paso cambia a medida que el vehículo avanza por ellas. De ahí que en este contexto resulte ilógico considerarla absoluta con el grado de rigidez que prevé la norma.

Las circunstancias que rodean el caso me convencen de que también existe culpa, en la proporción juzgada por el Grado, de quien tenía al momento del choque la prioridad de paso. Y es que, aun bajo esa asistencia dada por el ordenamiento, no puede desconocerse que marchaba por una avenida hacia la intersección de una calle de doble mano, infringiendo las reglas básicas de velocidad.

Por consiguiente, la obligación de reducir sensiblemente la velocidad al arribar a ese cruce y mantener el dominio del vehículo no solo recae sobre

quien iba al mando del VW Gol, sino sobre ambos conductores.

Por ello, y en esencia, el derecho de prioridad debe ser ejercido regularmente, de modo tal que quienes se encuentran al amparo de sus disposiciones no están exentos de responder si con su conducta han contribuido a la producción de un determinado siniestro.

Eximir totalmente de responsabilidad en virtud de tal preferencia significaría convalidar un ejercicio abusivo de esa pauta de circulación, cuando -como en estos autos- se constatan circunstancias extremas que hacen ceder su aplicación.

En el supuesto en tratamiento, no es un hecho irrelevante que el colectivo, dotado de esa prioridad, accedía a una calzada de doble mano en cuyo trayecto inexorablemente la perdía. Además, ha quedado demostrado que no hubo simultaneidad de arribo a la encrucijada, dado que, mientras el vehículo conducido por el actor, arribando primero, había traspasado 10 m de los 12 m del ancho de la Avenida Belgrano, el colectivo al mando del demandado se encontraba a 12 m de esa intersección (v. fs. 311, pericial accidentológica).

Por otro lado, de esa circunstancia puede concluirse que no existe mérito particular en el hecho de que Ullua haya frenado el colectivo mientras que quien manejaba el VW no detuvo su marcha, ya que este prácticamente había traspasado la Avenida Belgrano y resultaba lógico que continuara avanzando.

Con sustento en los elementos aportados al proceso por las partes, y hasta el momento analizados, considero pertinente concluir que el deber de precaución del colectivero no era simplemente el esperable de todo conductor, sino el esencial para la seguridad vial del itinerario emprendido; su marcha con exceso de velocidad multiplicó exponencialmente el riesgo, justificando plenamente la atribución de responsabilidad concurrente.

Además, se equivocan las apelantes al minimizar esa demasía. Los 10 km/h

de más que imprimía el colectivo en su recorrido deben analizarse sobre el máximo permitido, 30 km/h., lo que significa un incremento del 33,33% respecto de ese límite y luego del frenado. Lo cual no es poco.

Por lo expuesto, y porque las particularidades del presente caso - intersección de vías de doble mano con prioridad dinámica, exceso sustancial de velocidad del colectivo (33% sobre el límite permitido) y arribo tardío a una encrucijada ya ocupada- justifican apartarse de la rigidez que sobre la materia se deriva del precedente P. (sent. 74/14 del STJ) y dan sustento a la atribución de responsabilidad concurrente en la proporción establecida por el Grado, propongo al Acuerdo: I. No hacer lugar al recurso de apelación articulado por la empresa Las Grutas S.A. y su aseguradora, Protección Mutua de Seguros de Transporte Público de Pasajeros y, en consecuencia, confirmar la decisión adoptada por el Grado el 8 de septiembre de 2025. II. Imponer las costas con motivo del planteo impugnatorio a estas últimas por vigencia del principio general de la derrota (art. 62 del CPCyC). III. Regular, por razones de economía, celeridad y concentración procesales, y con motivo de la intervención ante este Tribunal, los honorarios profesionales del doctor Augusto Gerardo Collado, por su participación por los actores, y los del doctor Alejandro Diez y Pablo J. Spieser Riquelme, en conjunto y por la actuación desplegada como apoderado y patrocinante de las referidas demandadas, en la suma equivalente al 30% y 25%, respectivamente, de lo que les sea estipulado en la instancia de Grado (arts. 6, 7 y 15 de la Ley G 2.212). **ASÍ VOTO.**

El doctor Gustavo Bronzetti Nuñez dijo:

Adhiero a la solución propuesta por la Sra. Jueza que me precede en orden de votación, por compartir los argumentos desarrollados, sufragando en igual sentido.

En refuerzo de la resolución propiciada por la Dra. Ignazi, me permito agregar que la praxis judicial ha atemperado el carácter de la prioridad de

quien viene por la derecha, llegando a la conclusión de que la misma, no es absoluta.

En este sentido se ha expedido, incluso, la Corte Federal afirmando que la prioridad de paso no tiene carácter absoluto y sólo juega cuando ambos vehículos se presentan en "forma simultánea o casi simultánea" (doctrina de Fallos: 310:2804; 320:2971, entre otros). Por tal motivo, no se la puede invocar si, como ocurrió en el caso de autos, el conductor que no gozaba de ella estaba más adelante porque ya había entrado en la bocacalle (doctrina de Fallos: 306:1988). Finalmente y en el mismo sentido, se ha resuelto que la prioridad no excluye la observancia de la prudencia compatible con la seguridad de la circulación (Fallos: 297:210), comportamiento este último que no se observa respecto de la conducción del chofer del micrómnibus.

Este criterio jurisprudencial ha derivado en una nueva regla: el principio "derecha antes que izquierda" (conf. art. 41° de la Ley 24.449) no acuerda ningún "bill de indemnidad" a favor del conductor del vehículo que aparece a la derecha de otro, ni habilita para "arrasar con todo lo que encuentre a su izquierda" (Trigo Represas-Compagnucci de Caso, "Responsabilidad civil por accidentes de automotores", T. 1, pág. 161. LLAMBIAS, "Código Civil Anotado", T. II-A, p. 159, N° 17 y p. 163, entre otros).

Por estas razones, que vienen a sumar a lo ya expuesto por el voto rector, respaldadas con la prueba que se ha rendido en autos, concluyo que el recurso intentado debe ser rechazado en la inteligencia de que no ha logrado rebatir eficientemente las razones tenidas en cuenta por el grado para imponer la concurrencia de responsabilidad del 20% en cabeza de las accionadas. ASI VOTO.

El doctor Ariel Gallinger dijo:

Atento la coincidencia de criterio de los Sres. Jueces que me preceden en orden de votación, me abstengo de emitir opinión.

Por ello, y en mérito al Acuerdo que antecede, en los términos del art. 146

y con los alcances del art. 145 del CPCyC el **TRIBUNAL RESUELVE:**

I. No hacer lugar al recurso de apelación articulado por la empresa Las Grutas S.A. y su aseguradora, Protección Mutual de Seguros de Transporte Público de Pasajeros y, en consecuencia, confirmar la decisión adoptada por el Grado el 8 de septiembre de 2025.

II. Imponer las costas con motivo del planteo impugnatorio a estas últimas por vigencia del principio general de la derrota (art. 62 del CPCyC).

III. Regular, no obstante el diferimiento dispuesto, por razones de economía, celeridad y concentración procesales, y con motivo de la intervención ante este Tribunal, los honorarios profesionales del doctor Augusto Gerardo Collado, por su participación por los actores, y los del doctor Alejandro Diez y Pablo J. Spieser Riquelme, en conjunto y por la actuación desplegada como apoderado y patrocinante de las referidas demandadas, en la suma equivalente al 30% y 25%, respectivamente, de lo que les sea estipulado en la instancia de Grado (arts. 6, 7 y 15 de la Ley G 2.212).

Regístrese, protocolícese y notifíquese en los términos del art. 120 del CPCyC. Oportunamente bajen los presentes a la Unidad Jurisdiccional de origen.

**GUSTAVO BRONZETTI NUÑEZ-PRESIDENTE, MARÍA LUJÁN
IGNAZI-JUEZA, ARIEL GALLINGER-JUEZ. ANTE MI: ANA
VICTORIA ROWE-SECRETARIA.**