

**TRIBUNAL DE IMPUGNACIÓN**

En la ciudad de Viedma, capital de la provincia de Río Negro, a los 3 días del mes de febrero del año 2026, el Tribunal de Impugnación integrado por los Jueces Adrián Fernando Zimmermann y Miguel Angel Cardella y la Jueza María Rita Custet Llambí, habiendo presidido la audiencia el primero de los nombrados, dicta sentencia en el caso “CUERPO DE SEGURIDAD VIAL CHOELE CHOEL S/ INVESTIGACION HOMICIDIO CULPOSO (VICT. FATAL: SUCCI HERNAN RAUL)”, legajo MPF-CH-00628-2021.

En función de lo dispuesto por el artículo 239 del CPP, como consecuencia de la impugnación interpuesta por la Defensa del imputado, se convocó a las partes a audiencia, en la que se escucharon los argumentos a favor y en contra de los agravios sostenidos contra el pronunciamiento jurisdiccional. Intervinieron, por el Ministerio Público Fiscal la Doctora Analía Alvarez, por la Querella el Doctor Hugo Fernandez -apoderado-, y por la Defensa el Doctor Rubén Omar Córdoba Escales en representación del señor Luis Ricardo Lira, también presente en audiencia ANTECEDENTES

Mediante sentencia de fecha 30/10/2025 el Tribunal de Juicio de la IIda. Circunscripción Judicial resolvió condenar a Luis Ricardo Lira por considerarlo autor material y penalmente responsable del delito de homicidio culposo por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor (arts. 45 y 84 del Código Penal) a la pena de dos años y ocho meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación especial para conducir todo tipo de vehículos automotores, por el termino de seis años, con más las costas del proceso (arts. 26 y 29 del C.P. y 173, 174, 190, 191 y cctes. CPP); asimismo, le impuso por el termino de dos años y ocho meses reglas de conducta.

Consta que se acusó y condenó por el siguiente hecho:

“Ocurrido el 23/04/2021, aproximadamente a las 19:50 hs. sobre la calzada de Ruta Nacional 22 Km. 1062 e intersección con calle rural de ingreso a Estancia El Alpataco, jurisdicción de Chimpay. En dichas circunstancias de tiempo y lugar, Luis Ricardo Lira circulaba a bordo de camión Volvo dominio MEB-343, con semirremolque marca Salto, dominio DGM-150, cargado con 58 bins de manzanas desplazándose de Sur a Norte por el camino rural de tierra de ingreso a Estancia El Alpataco, cuando al llegar a la intersección con Ruta Nacional 22 haciendo caso omiso al cartel reglamentario de “PARE”, emplazado sobre el acceso a la intersección, ingresó a la Ruta Nacional N° 22 en una maniobra de giro hacia la izquierda (dirección Chimpay- Chelforó) invadiendo

para ello previamente la mano de la cinta asfáltica con dirección Chelforó- Chimpay, en forma transversalmente ocupando ambos carriles obstruyendo en la maniobra de giro, con la unidad tractora sobre la banda norte de la calzada y el semirremolque cruzando en diagonal sobre toda la cinta asfáltica la libre circulación de la camioneta marca Toyota Hilux, dominio AA822AQ, que circulaba por la banda sur de la Ruta Nacional N° 22, con sentido cardinal Oeste a Este, dirección Chelforó-Chimpay conducida por Hernán Raúl Succì impactando ésta en su parte frontal izquierda de manera oblicua angular con el lateral medio izquierdo del semirremolque a la altura del primer eje rodante quedando la camioneta incrustada por debajo de los planos bajos del semi, cubierta por nueve bins de manzanas que se desprendieron cayendo encima de la cabina.

Que como consecuencia del hecho se produjo el deceso de Hernán Raúl Succì por paro cardiorrespiratorio traumático y politraumatismos. La colisión se produjo por el accionar imprudente y antirreglamentario del Lira quien se incorpora desde una vía de tierra a una pavimentada y de mayor jerarquía, acciones que hace perder la prioridad de paso conforme lo establece el art. 41 de la Ley de Tránsito 24449 y su respectiva reglamentación. Además de violar el cartel reglamentario de Pare emplazado sobre el ingreso a la intersección que indica a los usuarios la obligación de detener totalmente la marcha antes de la encrucijada, sin invadir la senda peatonal y recién luego cuando no lo haga otro vehículo o peatón por la vía transversal. La detención es obligatoria, aunque nadie circule por la transversal (Decreto reglamentario 779/95 de la Ley nacional de tránsito 24449. Anexo al art. 22 -Anexo L-Sistema de señalización vial uniforme. Principios generales R.27), Violó el artículo 36 en cuanto establece que en la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales circunstancias éstas que incidieron sustancialmente en el evento dañoso. Asimismo el resultado también se produjo por el comportamiento del imputado que resultó riesgoso de acuerdo a las circunstancias y además contrario a las reglamentaciones vigentes, específicamente por no circular con cuidado y precaución, sin conservar el dominio efectivo del vehículo conforme los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias de tránsito (Art.36, 39 inc. b) y 64 Ley Nacional de Tránsito 24449 y sus modificatorias) máxime teniendo en cuenta el carácter de chofer profesional de camiones del imputado” (págs. 1/3 de la sentencia).

#### **PRESENTACIÓN DE LOS AGRAVIOS Y RESPUESTAS**

## Defensa

Se agravia en cuanto a la velocidad asignada al vehículo de la víctima aludiendo a que hubo cuatro peritos que determinaron diferentes velocidades. Afirma que la violación de deber de cuidado de su defendido ha sido analizada y entendida antojadizamente. El cartel "pare" dice Miño que "es un semáforo en rojo" pero no hay una prueba directa que diga "mi defendido hizo, hizo lo otro" solo conjeturas con pruebas indirectas. Cuando se produce la colisión el camión estaba en la parte importante casi todo el camión alumbrando hacia donde venía el occiso con las luces prendidas, con refractario, se podía ver, no hay obstáculos de visión, entonces el cartel PARE, esa prioridad de paso que indicaba ha cedido porque no llegaron en simultáneo, no fue imprevisto la llegada del camión, la subida al asfalto, a la ruta, a la invasión.

En segundo lugar cuando refiere al principio de confianza: El occiso de haber tenido el principio de confianza, al ver que no cumplía cedía la prioridad de paso, ya no la tenía. Es decir no son derechos absolutos, vale decir que si observa que el otro no va a cumplir tengo que esquivar, "y vos vas por tu mano como una topadora, pasá nomás", no, no porque es un caos social.

Por otra parte es ilógico pensar que si dice el Magistrado que iban a 64,9 kmts el occiso no haya frenado. No tenía el dominio del vehículo, no lo controló. No había ningún elemento que perturbara su visibilidad, en absoluto.

Otro elemento objetivo que sale de la dinámica del accidente más allá de los peritos es que hizo un esquite a la izquierda, al contrario sensu cuando tendría que haber ido para la derecha.

Dice Miño que por las bandas reflectarias el camión era visible, y la camioneta -dijo De la Sota que nadie lo refutó- del occiso alumbró 160 metros, el evento no sucede.

Por otra parte había un cartel de 60 kmts, dice el Juez que el único que lo dice es Mancuso, no tiene otra fuerza probatoria. Sí tiene otra fuerza probatoria ¿como que no va a tener? se lo dice el mismo Rebossio en su pericia que incorporan antes del debate. Acá dice Rebossio: "en la señalización vial, en inmediaciones del cruce se constató la presencia de un reglamentario que indica la velocidad máxima de 60 kmts y otro preventivo advierte aproximación de cruce en T", de ahí salieron los 60 kmts y no lo dice mi contratado, lo dice el mismo Rebossio cuando presenta la pericia escrita, ¿miente Rebossio?, entonces si miente Rebossio mienten todos entonces con la velocidad. Entonces acá se tomó máxime a preguntas de la querella le preguntó a Miño si iba a 58 kmts, le dijo "no, si iba a 58 kmts no arranca el eje como lo arrancó". Es

absurdo no ve lo que se ve, es una realidad que la tocamos con las manos. Vemos el camión, vemos la camioneta como quedó, destrozada quedó, entonces la velocidad de la camioneta no es de 40 kmts, 60 kmts, es ilógico pensar de ir a 60 kmts y no la frena, entonces venía descuidado, somnoliento o no sé, porque hemos trabajado sobre conjeturas, condenaron sobre conjeturas, sin advertir y sin explicar acabadamente el porqué. Sobre el desprendimiento se detuvo más el juez en saber si estaban, y los vio a los ejes o no los vio, y averigüo a la empresa que hace los remolques.

Por otra parte fíjense que venimos con un plazo irrazonable del proceso, un proceso irregular.

No hay prueba contundente de que Lira no paró al momento de ascender a la ruta. No explica, no convence.

Miño dijo que el responsable es por factor humano en cabeza del occiso, es quien impactó con la camioneta en vez de esquivar gira a la izquierda introduciéndose en el eje.

Lo que se podía ver era el camión con los refrectarios que lo dice Miño, y si esa camioneta sea 2013 o lo que sea, cuando se cruza el camión, entonces se pudo evitar. Reitero: el principio de confianza colocado en cabeza del occiso si hay datos objetivos que no voy a cumplir, no es absoluto. Es imposible como dijo Miño aseverar una situación así, han hecho conjeturas, si lo vio, si no lo vio, el juez dijo: no lo vio y subió. Miño dice: "los frenos ineficientes e insuficientes para impactar el impacto. Si la frenada hubiera sido suficiente eficiente, el impacto no se hubiera producido", ¿y quien es? el primer perito de la parte acusadora, ¿y por qué pone tanta énfasis? claro porque casualmente hace una ampliación con Rebossio y que gana en contradicción, no les alcanzaba con Miño, tenían que sobreeser.

Aduce que puede ser kilómetro más, kilómetro menos, pero de 110 para arriba tranquilo. Preocupante son los 60 kmts esos, porque hay una violación de deber de cuidado del occiso.

La conducta de condena fue primero que hablan de imprudencia y antirreglamentario porque asciende a la ruta sin respetar el cartel de PARE que tenía en frente, y otra conducta que se le achaca es invadir las arterias de circulación, tomar hacia Regina por decirlo así y parte del acoplado, estaba casi todo el camión pero parte del acoplado quedaba en la cinta asfáltica de la mano que transitaba el occiso. Entonces dice bueno, hay un obstáculo, presencialmente que no respetó e invadió como venía, no paró, no paró, no observó y cuando no venía nadie tendría que haber subido, eso dice el hecho

Solicitó la nulidad de la sentencia, por sus argumentos sostiene que el imputado realizó conductas ajustadas a derecho y que la víctima realizó conductas que no se ajustaban a la normativa en su forma de conducción, y en función de eso, por la falta de fundamentación de la sentencia peticiona la absolución; y porque ya ha estado 4 años, volver al reenvío, ya ha pasado por la espada de Damocle los derechos internacionales y no puede haber una incertidumbre.

Fiscalía

Solicita que se rechacen los planteos que hace la defensa y que justamente la sentencia que ha sido impugnada sea confirmada íntegramente. Entiendo que lejos que como menciona la defensa de tratarse de una sentencia como ha manifestado y he tomado nota: antojadiza, inmotivada o sesgada, es todo lo contrario, es una sentencia que deriva de un razonamiento lógico y fundado conforme la prueba producida en debate.

Hacer dos menciones que tiene que ver con el plazo de la causa y del tiempo, con los plazos acordados por todas las partes, mencionar que cuando el defensor hace alguna alusión a cuestiones no tenidas en cuenta por el juez, tiene que ver con que el Magistrado se basó en la prueba ingresada a juicio respecto de la cual la defensa no aportó testigos que pudieran introducir otros elementos a considerar y que hoy manifiesta en su alocución.

El juez razonó sobre la prueba directa con indicios objetivos, las huellas de frenada, la posición final de los vehículos, los testimonios de las personas que estuvieron en el lugar y que declararon en juicio, las planimetrías, las pericias accidentológicas y todo ese análisis, esa merituación que lo llevó a su conclusión fueron conformes a las reglas de la sana crítica racional. De modo alguno hay una violación al derecho de defensa, una desigualdad de armas y ni un prejuzgamiento, ni una interferencia ilegítima del juez, todo ello es afirmado en abstracto por la defensa sin demostrar el perjuicio concreto.

El defensor hablaba de lo que se conoce como la causa eficiente del siniestro, es decir cual fue la causa basada en la conducta que provocó este desenlace, y en eso la sentencia analiza muy correctamente que la causa eficiente del resultado fue la conducta del imputado Lira que realizó una maniobra imprudente y antirreglamentaria, no respetó la prioridad de paso y ocupó transversalmente ambos carriles obstruyendo la circulación, y todo eso fue concluyente de acuerdo a la prueba producida en juicio, es decir con las planimetrías, con las huellas, con los testigos presenciales, con las pericias accidentológicas, no solo del perito oficial como lo ha mencionado la defensa sino

también del perito oficial externo. Es decir que fue el imputado que creó el riesgo de máximo peligro y eso derivó en la muerte del señor Succi.

Luego la defensa insiste en esta autopuesta en peligro por parte de la víctima y de un supuesto exceso de velocidad que no fue acreditado en juicio. En eso también el juez fue muy claro: la conducta de la víctima no rompe la prioridad de paso y el deber de cuidado, y aquí, ha hablado mucho el defensor respecto de la velocidad a las cuales arribaron los peritos de parte, la única velocidad objetivamente establecida fue la que fue calculada por los peritos oficiales: 58 kmts en el caso de Miño y 64 kmts en el caso de Rebossio respecto de la camioneta de la víctima fatal. Los peritos de parte no pudieron en ningún momento refutar esas velocidades. No solo no analizaron los vehículos, no acudieron al lugar y el juez lo dice esto, es decir construyeron hipótesis basadas en datos no verificados.

Queda claro y el juez en eso es muy contundente es de que es el camión el que estaba obstruyendo ambos carriles convirtiéndose justamente en un obstáculo para quien circulaba por la ruta. Entonces esta alegada autopuesta en peligro de la víctima de modo alguno elimina la responsabilidad del imputado.

Habló también del principio de confianza, y justamente él lo decía bien, justamente se funda esa previsibilidad que deben tener los demás usuarios de que respeten las reglas básicas de circulación, pero esto no opera cuando quien lo invoca es el que viola la norma. Cuando se interpone en la línea de circulación del vehículo porque en este caso esa por el que venía Succi, cuando es el propio imputado el que desoye esa obligación reglamentaria expresa de detener la marcha.

Entonces no se puede invocar confianza, o no la puede invocar quien genera el riesgo al ingresar a una ruta donde es un camino de tierra sin detenerse y bloqueando la cinta asfáltica.

También como otro punto lo escuché manifestar en cuanto a la valoración de la prueba pericial. El juez en esto evaluó cada pericia y lo hizo de acuerdo a la metodología utilizada, a la verificación que se realizó, a las correspondencias con los datos del caso.

Por todo ello y en atención a que la sentencia es coherente con la prueba producida en juicio, es respetuosa del debido proceso y está fundada en derecho es que solicita que se rechace la impugnación presentada por la defensa y que se confirme la sentencia dictada en fecha 31/10/2025 en todos sus términos.

Querella:

Adhiere al responde de la fiscalía. Agrega que la defensa centra sus argumentos en la

velocidad de la víctima, pero acá el hecho principal es la maniobra temeraria que hizo el camión dado que era un camión que venía totalmente cargado de manzanas, que salía de una calle de tierra, ascendía a la ruta, lo cual implicaba que necesitaba un tiempo importante para poder hacer una maniobra, para ingresar a una ruta donde había una doble línea amarilla. Esta parte planteó que la existencia de la línea amarilla si bien no existía una flecha que le prohibía doblar a la izquierda, tampoco podría haber pisado esa línea amarilla. Igualmente dobló a la izquierda y que le llevó muchísimo tiempo y con el semiremolque invadió totalmente el carril por el cual circulaba la víctima. Por otro lado el camionero tenía un cartel de PARE antes de la ruta. Ese cartel de PARE lo obligaba a mirar para los costados a ver si venía

alguien. Era una ruta recta, no es que había subida, no había una curva, era de noche y la camioneta de la víctima venía con las luces encendidas y por lo tanto la tendría que haber visto el camionero. Y por otro lado toda la discusión de este juicio fue sobre que velocidad venía la víctima. Pero si hipotéticamente sacamos la velocidad que puede haber sido km más o un km menos, el hecho se producía igual porque no tenía forma de escapar. Hay un principio de confianza pero por parte de la víctima, quien circulaba por una ruta nacional y no podía prever que un camión de semejante porte iba a subirse a la ruta desde un camino de tierra que no estaba señalizado, no había iluminación artificial que lo pudiera ver, el camión en primer instante le queda en los laterales, o sea solamente ve el lateral y cuando el refrectario llega a ver el refrectario el hecho se hubiese producido igual, más allá de la velocidad, o sea podemos discutir todo el día sobre velocidades más o menos que podría venir la víctima pero el camión no tenía derecho a incorporarse en la ruta nacional, doblar a la izquierda con un camión totalmente cargado.

Por otro lado el camionero, que era profesional, con un punto de vista alto porque es un camión, podía haber visto que venía una camioneta con luces encendidas a lo lejos, igualmente ingresó a la ruta sabiendo que le demandaría mucho tiempo, y ese es el eje principal de esto, no es discutir si un km más o un km menos al cual venía la víctima.

Por su lado esto de la somnolencia, del supuesto viaje de la víctima que venía a Bariloche no es cierto, ni siquiera se probó, el sr. Succi era su cliente de hace muchísimos años y venía de Neuquén hacía pocas horas, había salido, no es algo que se probó, todas estas son conjeturas por parte de la defensa de hechos que no se probaron. No se probó el supuesto cartel fantasma de 60 km por hora. Es una ruta nacional y se circula a lo reglamentario de rutas. Esta reducción de velocidad y esta existencia de la



escuela que dice la defensa y que había un cruce cercano no es algo que se haya probado.

Por lo tanto los argumentos y conjeturas son por parte de la defensa, no conmueven los argumentos de nulidad, lo que se probó en juicio fue claro esta maniobra antirreglamentaria por parte de un conductor profesional.

El ing. Rebossio hizo una representación digital de como había sido la maniobra y como fue el momento del impacto y los tiempos y más allá de que se pudo determinar la velocidad de impacto y no se pudo determinar otra velocidad, esta velocidad de 60 km por hora pueden adicionarle una velocidad de frenada pero siempre estamos dentro de los límites que están permitidos y por lo tanto la víctima venía circulando reglamentariamente. Por lo tanto no es válido este planteo de nulidad que viene a plantear la querella en esta instancia intentando introducir prueba y hechos de una supuesta maniobra de esquivar a la izquierda que no existió o hubiese chocado de frente con el camión, es totalmente absurdo ese planteo que realiza. La camioneta quedó mirando hacia la izquierda porque impacta contra el eje trasero del camión y gira, produce una maniobra de giro por el propio impacto y porque el camión se encontraba a 45 grados, pero la víctima no tenía forma de escapar, no podía tirarse a la derecha porque tenía parte de la cola del acoplado, ni a la izquierda porque tenía un camión de frente, sería ilógico, o sea hubiese chocado de frente con el camión, por lo tanto todos estos planteos son argumentos nuevos, hechos nuevos que está intentando de introducir y que no corresponden en esta instancia.

Por lo tanto solicito que se confirme la sentencia en todos sus términos.

Última palabra de la Defensa

No han observado lo que ha dicho Mancuso que frenaba una sola cubierta, que es deficiente. La maniobra de conjetura como dice la querella que entró, hizo esto, hizo lo otro y fue la banquina y podía esquivar, y una camioneta que alumbraba a 160. Tampoco quedó probado que la camioneta venía con luces, pero sí el camión.

Entonces no han probado, ha sido muy cómoda esta acusación, así es un peligro jurídico, cualquiera puede salir condenado por el solo hecho de tener carnet profesional, por el solo hecho de tener un transporte.

Palabra del señor Lira

Manifiesta que está de acuerdo con lo manifestado por su defensor.

HABIENDO SIDO ESCUCHADAS TODAS LAS PARTES, el Tribunal se encuentra en condiciones de dictar sentencia (artículo 240 del CPP). Luego de nuestra



deliberación sobre la temática del fallo, se transcriben nuestros votos en conformidad con el orden del sorteo previamente practicado, respecto de las siguientes CUESTIONES A RESOLVER: Primera: ¿Qué solución corresponde adoptar? Segunda: ¿A quién corresponde la imposición de las costas?

#### **VOTACIÓN**

A la primera cuestión el Juez Adrián Fernando Zimmermann, dijo:

Del hecho reprochado no están controvertidas las circunstancias de tiempo y lugar, vehículos y personas intervinientes.

El argumento esencial de la impugnación de la Defensa alude a las circunstancias anteriores y concomitantes del modo de ocurrencia de la colisión. Así es que, en concreto, el impugnante sostiene que la víctima circulaba a exceso de velocidad y omitió visualizar oportunamente el semirremolque como causas eximentes de responsabilidad del imputado.

Por su parte, los acusadores sostienen que una de las conductas antirreglamentarias determinantes del resultado muerte fue la obstrucción total del carril de circulación de la víctima, agregando el Querellante que esta última no tuvo posibilidad de escape a la colisión.

Lo primero a destacar es que de ninguna forma la Defensa acreditó que la circulación por el carril de la víctima tuviera las señalizaciones viales que refirió: un cartel que indica una velocidad máxima de 60 km/h y otro advirtiendo la aproximación del cruce en T. Que los mencionara el Licenciado Rebossio en su informe escrito y/o que remitiera a los dichos no probados de otra persona nada acredita máxime cuando el resto de la prueba indica lo contrario.

Establecido lo anterior, corresponde realizar la revisión integral en función de los hechos no controvertidos y en el marco de los agravios expuestos por la Defensa y responde de las partes Acusadoras.

Así, surge que el camión subió a la ruta de forma transversal oblicua para ubicarse en el carril de circulación de su interés, y cuando estaba subiendo a la ruta (y digo que estaba literalmente "subiendo" porque del camino de tierra al asfalto había una leve pendiente) como consecuencia del desnivel asfalto/tierra las luces bajas del camión "en los hechos" se convirtieron en un similar de luces altas en, por lo menos, un segundo (recuérdese que se estimó que el camión circuló a 20 km/hs).

Esta situación generó en la víctima un deslumbramiento leve o grave porque la emisión de luz incidió directamente en los ojos del conductor de la camioneta perdiendo un

importante porcentaje de la visión durante por lo menos un segundo hasta que pudo ir recobrando la visión (M. Agustín Villasol y Daniela M. Villasol, Prueba penal y culpa en accidentes de tránsito, ed. Librería Editora Platense, 1995, págs. 232/233).

También resulta no controvertido que el semirremolque sólo llevaba bandas retrorreflectores en sus laterales de color blancas, cuando debían ser de color ámbar (conf. art. A.4.19 y Cuadro 1 de la normativa que infra se cita).

Y en esta línea de ideas, tampoco está controvertido que el semirremolque carecía de las obligatorias luces laterales delimitadoras intermediarias de color ámbar. Así es que los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación: "3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación" (art. 31, Ley 24449). Mediante Decreto 779/95 se aprobó la reglamentación de la Ley N° 24.449 el cual contiene el "Anexo a los Artículos 30 inciso j), 31 y 32. ANEXO I SISTEMAS DE ILUMINACION Y SEÑALIZACION PARA LOS VEHICULOS AUTOMOTORES". En este último Anexo I, el artículo A.4.17 ("Faro Diferencial Delimitador. Dispositivo de señalización, montado en... derecha e izquierda del vehículo, destinado a advertir las dimensiones del vehículo visto... lateralmente") se relaciona con el Cuadro 1 (en el mismo Anexo) donde establece que los Faros Delimitadores Laterales Intermediarios pasan a ser obligatorios si el vehículo supera los nueve metros de largo (ver Observación 10)), y dado que sólo el semirremolque con el que circulaba el encartado mide catorce metros, éste debía tener instaladas -como mínimo- dos luces laterales delimitadoras intermediarias de color ámbar para que pudiera advertirse oportunamente la presencia y las dimensiones del vehículo. Ley N° 24.449: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm> Decreto 779/95: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/texact.htm> ANEXO I: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/dto779-1995-anexoI.htm>

En consecuencia, se desechan de plano los agravios de que fue responsabilidad de la víctima no advertir oportunamente que el semirremolque obstruía la vía de circulación, porque surge evidente que el deslumbramiento con las

luces del camión (bajas/altas por el desnivel de asfalto/tierra) y la ausencia de retrorreflectores de color ámbar y de luces laterales obstó la visualización y dimensión oportuna del semirremolque. Estas últimas son la función y finalidad de retrorreflectores y luces laterales de color ámbar.

No existe ningún indicio de que la víctima (el señor Succi) condujera en la oportunidad con somnolencia, distraído ni de otra forma que afectara la correcta atención. Por el contrario, advierto como un dato significativo de atención que al ver que el camión se introducía en la ruta ajustó su velocidad para que el camión que visualizaba (no así el semirremolque) termine de ubicarse en su carril y no afecte su paso. La cuestión es que con el deslumbramiento y la ausencia de luces laterales y del color ámbar de las bandas retrorreflectores del semirremolque, Succi no tuvo posibilidad de ver este último, por lo que sólo cuando ya estaba superando el deslumbramiento pudo observar las bandas retrorreflectores blancas pero la posibilidad de esquivar ciertamente no se demostró ni se advierte como una posibilidad real.

Y esto último por la similar explicación matemática de los peritos. Para calcular la velocidad mínima posible de la camioneta los peritos utilizaron la fórmula  $v = \sqrt{2 \cdot a \cdot d}$ .

Así, consideraron (con mínimas diferencias) el coeficiente de fricción (0,8 ó 0,9), la aceleración de la gravedad (9,81 m/s<sup>2</sup>) y la distancia de frenado o fricción (que fueron 10,50 metros conforme a la huella de frenado ó 20,70 metros desde inicio de frenado hasta punto de impacto). Con estos datos arribaron a la conclusión de que la camioneta no podía circular a una velocidad menor de 60 km/h (aproximada en atención a mínimas diferencias entre los peritos). En otras palabras, si la camioneta hubiera circulado a aproximadamente 60 km/h podría haber frenado y logrado la detención del vehículo en el punto de impacto; podría haber evitado la colisión.

Ahora bien, es claro -por el impacto y consecuencia muerte- que la camioneta circulaba a una velocidad muy superior a esa.

Entonces, la pregunta es ¿si la víctima circulaba al máximo de velocidad permitido (110 km/h) podía detener el vehículo desde el momento de la percepción del semirremolque que obstruía su carril de circulación?

Y la respuesta es no. Porque si circulaba a 110 km/h necesitaba aprox. 60 metros de frenada para detenerse (ver M. Agustín Villasol y Daniela M. Villasol, ob. cit., págs. 276 y ccdtes). Y Succi sólo contaba con 20,70 metros para frenar; y de esos, por las particularidades del caso (reacción inesperada del vehículo -v.gr.: que se desviaría hacia su izquierda-; sorpresa, miedo, etc. por encontrarse sin salida frente al semirremolque de frente; y/u otra/s situaciones que exceden a la correcta conducción de la camioneta) sólo pudo utilizar 10,50 metros para frenar; es decir, pudo frenar solo un sexto de la distancia que necesitaba (mas allá de que tampoco tenía la distancia para evitar la colisión).

Por lo tanto, es intrascendente el planteo de la Defensa de que Succi habría circulado a una velocidad mayor a la reglamentaria porque la colisión igualmente era inevitable al máximo de la velocidad permitida.

En otras palabras, en el sublite la causa determinante de la colisión y resultado muerte fue la conducta de obstruir las dos vías de circulación de la ruta.

En base a todo lo expuesto también queda sin refutar la conclusión del sentenciante de que el imputado “tenía la obligación de detener totalmente la marcha antes de la encrucijada y recién luego avanzar cuando no lo haga otro vehículo por la vía transversal” (pág. 26).

Por último, la Defensa aludió a duración irrazonable del proceso. Sin embargo, nada concreto argumentó (máxime que existe doctrina del STJ y de la CSJN). Así, las simples opiniones al respecto carecen de eficacia jurídica.

En conclusión, devienen abstractos los restantes argumentos del recurrente, y corresponde rechazar la impugnación deducida. **ASÍ VOTO.**

A la misma cuestión el Juez Miguel Angel Cardella y la Jueza María Rita Custet Llambí, dijeron:

1.- Concordamos con la solución propuesta por el juez Zimmermann, sobre la base de los extremos que aparecen objetivamente acreditados, como son la maniobra de incorporación desde una vía secundaria y la infracción al deber de detención y cesión de paso impuesto por la señal “PARE”, elementos que resultan suficientes para fundar el juicio de responsabilidad sin necesidad de agregar otros fundamentos.

2.- Del propio relato del fallo surge que la discusión del caso no pasaba por la existencia del siniestro ni por el resultado mortal, sino por el nexo causal y la imputación objetiva dentro del ámbito de la tipicidad. Esto es, si el resultado debía imputarse a la maniobra de incorporación del camión desde la vía secundaria o si, por el contrario, era atribuible a un comportamiento de la víctima (velocidad, esquivar). La sentencia resuelve ese nudo colocando el centro de gravedad en la infracción a la prioridad de paso y a la señal “PARE” que regía para quien pretendía ingresar a la RN22 desde el camino rural.

3.- En cuanto a los agravios de la defensa, esta sostiene que hay duda en cuanto a la velocidad en la que recorría la ruta 22 el rodado Toyota a mando de la víctima Hernán Succi, cuando sostiene que cada perito dió una velocidad distinta (“cuatro peritos, cuatro velocidades”).

La defensa plantea que la sentencia es arbitraria porque existieron estimaciones diversas sobre la velocidad del rodado menor y el juez en el fallo hace una valoración antojadiza.

De la lectura del fallo y de la observación de las exposiciones de los peritos Diana Miño, Diego Antonio Rebossio, Alejandro De la Sota y Norberto Mancuso, se advierte que el juez adopta un criterio de valoración en materia de velocidad apoyado en el grado de verificación empírica de cada reconstrucción. En lo sustancial, toma como base los rangos aportados por Miño y Rebossio, y explica porque asigna menor fuerza probatoria a las hipótesis extremas introducidas por la defensa (De la Sota y Mancuso), en tanto se construyen sobre presupuestos no constatados en el caso concreto y, por ello, permanecen en un plano predominantemente hipotético. De tal modo, la conclusión no aparece antojadiza, sino motivada en la confiabilidad relativa de cada fuente pericial.

Así tenemos que, el fallo en el tratamiento de la prueba pericial produjo estimaciones diversas, pero distingue con claridad entre aquellas que se apoyan en indicios relevados y reconstrucciones controlables, y las que, en cambio, descansan en apreciaciones hipotéticas. En ese marco, reseña que Miño calculó para la Hilux una velocidad del orden de 58 km/h, mientras que Rebossio la estimó en 64,9 km/h, magnitudes que el sentenciante toma como base por su anclaje en los rastros y mediciones incorporados. La impugnante no demuestra un yerro en esos cálculos.

Tampoco lo hicieron los peritos de la defensa según constancia del fallo cuando afirma que “ninguna de los peritos de parte controvertió la velocidad calculada por Rebossio ni por Miño”. Incluso sobre el testimonio de Rebossio, por el estado de vehículo luego del impacto con el camión, determina una variable que no pudo calcular (expresando que su cálculo de velocidad podría ser mayor, pero no tiene los datos necesarios para sostenerlo).

En tanto que al tratar los aportes de la defensa, el juez señala que De la Sota sostuvo velocidades significativamente superiores (129,33 km/h e incluso 145 km/h), pero afirma que tales conclusiones no se encuentran suficientemente respaldadas en datos empíricos del caso y se edifican sobre supuestos no verificados, por lo que las califica como opiniones sin sustento probatorio adecuado. Según este perito el dato surge por el corte de los bulones del semirremolque pero, sus conclusiones no incluyeron el modelo de ese vehículo, ni cuantos bulones se cortaron, por lo tanto esos datos carecían de bases sólidas para alcanza las conclusiones del monto de la velocidad. En la misma línea, el magistrado reseña que Mancuso postuló que la Hilux se desplazaba a no menos de 100/120 km/h y llegó a referir valores finales del orden de 160/170 km/h, pero destaca que esas afirmaciones no provienen de una determinación verificable sino de inferencias generales, llegando el propio perito a sostener que la medición real requeriría un crash

test, razón por la cual el juez reduce su aporte al plano de la conjetura y le asigna escasa fuerza convictiva para controvertir los cálculos oficiales. El juzgador, concluyó que no hay datos ciertos sino que se trató de opiniones del profesional llevado a juicio para ser oído por sus conocimientos.

La existencia de huella de frenada indica que el conductor intentó evitar el impacto. La insuficiencia del frenado no conduce sin más a culpa de la víctima, cuando puede tratarse del correlato natural de un escenario que se vuelve crítico en pocos segundos, con el obstáculo ya interpuesto sobre la calzada.

La defensa no probó la existencia del cartel de 60 km/h; el relevamiento fotográfico de Peres y las pericias no registran la afirmación que hizo en nuestra audiencia y que además ya descarta el fallo impugnado.

Aunque existiera el cartel de 60 km/h, el deber central del imputado era detenerse y no ingresar hasta asegurar una incorporación sin interferencias, máxime de noche. El estándar de cuidado exigible al imputado, al incorporarse desde una vía secundaria a una vía principal, no consistía en iniciar la maniobra sobre la base de un cálculo de conveniencia temporal respecto de la aproximación de terceros, sino en detenerse ante la señal reglamentaria y solo ingresar cuando pudiera hacerlo sin interferir la circulación con prioridad. Esa exigencia debía, además, ponderarse con particular rigor dadas las condiciones del caso, en especial el horario nocturno, en el que la percepción y el margen de reacción de los conductores se ven naturalmente condicionados.

A ello, se agrega un dato que la impugnación no consigue desarmar. El fallo también expresa que la “velocidad excesiva” del vehículo de la víctima, como tesis de exclusión de atribución objetiva al imputado, no fue acreditada con la contundencia que pretende la defensa. La divergencia numérica, así, no se traduce sin más en duda razonable cuando el juez muestra por qué unas reconstrucciones son controlables y otras son conjeturales.

Esto permite concluir que el juez motivó su decisión y explico su valoración sin que la defensa expresara y acreditar un error en su tarea.

En otro agravio, la defensa insiste en que nadie vio de modo directo que su asistido hubiera incumplido la señal reglamentaria “PARE”, y sostiene que la condena se apoya en inferencias. Lo exigible a la inferencia judicial es que la motivación sea racional, fundado y asentado en indicios objetivos.

Aquí la sentencia articula un conjunto coherente de datos como son la existencia de una señal reglamentaria de detención en el acceso rural, la incorporación desde una vía

secundaria a una vía principal, la ocupación transversal de la calzada y la colisión en el carril del vehículo que circulaba por la ruta, extremos que fueron controvertidos. La motivación del juzgador se refuerza, además, con la descripción del escenario físico. Se trata de una traza recta, buen estado de la ruta, ausencia de obstáculos relevantes y vegetación baja, circunstancias que el juzgador valora como compatibles con una adecuada visibilidad recíproca. Bajo esas condiciones, resulta razonable sostener que, si el imputado hubiera cumplido con la detención previa impuesta por la señal y hubiera efectuado la observación exigible antes de iniciar el cruce, habría contado con una oportunidad real de advertir la aproximación del vehículo conducido por Hernán Succi, lo que descarta que la atribución se base en meras suposiciones.

Ante ese cuadro de situación (el estado de la ruta y la visibilidad), la defensa afirma que el camión era visible por sus bandas refractarias. El punto es que, si aun si el camión fuera visible por sus luces, ello no vuelve lícita la maniobra de ingreso cuando el riesgo se crea justamente por interponerse en la vía principal contrariando prioridad y señalización.

La imputación no se apoya en un debate de quién vio primero, sino en quién introdujo el riesgo no permitido en el cual se produjo el resultado. La sentencia indica que la obligación de detenerse y ceder el paso pesaba sobre quien ingresaba, y el resultado se conecta con la obstrucción de calzada generada por esa maniobra. Ese es un dato no controvertido por las partes. Quien se incorpora desde una vía secundaria señalizada con “PARE” debe detenerse y solo avanzar cuando la maniobra pueda efectuarse sin interferir el tránsito de la vía principal de modo de mantenerse dentro del riesgo permitido. Si un vehículo circula por la principal, ello constituye una razón suficiente para no iniciar el cruce en términos que lo obliguen a una reacción de emergencia.

La defensa coloca la exclusión de la imputabilidad objetiva en la autopuesta en peligro de la víctima. Sin embargo, más allá de que en el caso concreto no se acreditó el exceso de velocidad del conductor víctima ni tampoco se encuentra probada la existencia de indicios que el señor Succi condujera en estado de somnolencia, o de otro modo que afectara su atención (solo son presunciones de la defensa, se trata de hipótesis que no fueron desarrolladas ni probadas en juicio), queda claro que quien conduce por una ruta principal no asume voluntariamente el peligro específico de chocar con un camión que transversalmente obstruye toda la ruta.

En el marco de la teoría del delito, el exceso de velocidad es riesgoso, pero no equivale



a consentir el riesgo creado por otro que obstruye ilegítimamente la ruta. La imputación objetiva requiere que el resultado sea realización del riesgo creado por el autor y no por un tercero. En este caso, el camión que obstruye la ruta genera un riesgo independiente y nuevo que impone la imputación causal desde que se considera relevante desde el punto de vista del fin de protección de la norma infringida. La autopuesta en peligro solo excluye la imputación cuando la víctima actúa con pleno conocimiento del riesgo y autonomía decisional, algo que no puede trasladarse automáticamente a quien infringe normas de conducción, pero no conoce ni acepta conscientemente el peligro adicional generado por otro. En todo caso, el resultado no se produce en el hecho del exceso de velocidad sino el riesgo creado por el imputado al obstruir el paso.

En cuanto al planteo de regularidad del proceso y del plazo irrazonable, el mismo carece de desarrollo suficiente cuando no individualiza con precisión qué actos concretos fueron irregulares, de qué modo ello afectó materialmente el derecho de defensa en el juicio, ni por qué ese defecto debería conducir, necesariamente, a la absolución o nulidad del juicio. La invocación del plazo razonable exige argumentación específica y acreditación del perjuicio en lo momento que el proceso lo tiene estipulado.

4.- Por ello, corresponde rechazar la impugnación de la defensa y en consecuencia confirma la sentencia dictada contra Luis Ricardo Lira, DNI n° ..... ASI VOTAMOS.

A la segunda cuestión el Juez Adrián Fernando Zimmermann, dijo:

Que en razón de lo resuelto las costas se imponen a Luis Ricardo Lira por resultar perdedor (artículo 266, CPP), regulando los honorarios de los abogados particulares en el 25 % de la suma que se asignó a los respectivos roles en la anterior instancia, en razón de la naturaleza y complejidad del asunto traído a juicio, el mérito, extensión, calidad y eficacia de la labor profesional desplegada, la complejidad del caso, el resultado obtenido, las etapas consumadas y las restantes pautas de la ley de aranceles vigentes. ASÍ VOTO.

A la misma cuestión el Juez Miguel Angel Cardella y la Jueza María Rita Custet Llambí, dijeron:

Adherimos al voto del Juez Zimmermann. ASÍ VOTAMOS.

Por ello,

**EL TRIBUNAL DE IMPUGNACIÓN DE LA PROVINCIA DE RÍO NEGRO  
RESUELVE**

**PRIMERO:** Rechazar la impugnación deducida por la Defensa del señor Lira.

SEGUNDO: Las costas se imponen a a Luis Ricardo Lira por resultar perdedoso (artículo 266, CPP), regulando los honorarios de los abogados particulares en el 25% de la suma que se asignó a los respectivos roles en la anterior instancia (art. 266, CPP).

TERCERO: Registrar y notificar.

Firmado por los Jueces Adrián Fernando Zimmermann y Miguel Angel Cardella y la Jueza María Rita Custet Llambí.

Protocolo N°7