

Cipolletti, 16 de diciembre de 2019.

VISTAS: Para dictar sentencia definitiva en las actuaciones caratuladas: "CATRILEO CARMEN BEATRIZ C/ GONZÁLEZ VICTORICA MARÍA ISABEL Y OTRO S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario)" (EXPTE. N° A-4CI-1133-C2017), de las que;

RESULTA:

I. Demanda Interpuesta por Carmen Beatriz Catrileo:

A fs. 13/14 se presenta la accionante por derecho propio, con patrocinio letrado, e interpone formal demanda de daños y perjuicios por la suma de \$ 126.573 en contra de María Isabel González Victorica. Asimismo, solicita se cite a juicio a Boston Seguros S.A, en su calidad de aseguradora de la demandada.

Con respecto a la causa de la pretensión indemnizatoria sostiene que la misma se debe a la producción de un accidente de tránsito en fecha 09/04/2017, a las 21:30 hs. aproximadamente, en circunstancias en las cuales la actora transitaba por la Ruta Nacional N° 22 en sentido cardinal Oeste-Este de la localidad de Cipolletti, a bordo de su automóvil marca Fiat, modelo Palio Fire 1.4 cc., dominio PDQ-158, cuando sorpresivamente sufrió el impacto en el frente y lateral derecho delantero del mismo, provocado por el automóvil de la demandada marca Fiat, modelo Toro, dominio AA-592-DA.

Relata que el hecho generador de los daños reclamados se produjo a la altura del Km. 1213 de la Ruta 22, en instancias en las que la accionante resultó colisionada por la demandada, cuando esta última abandonaba la banquina Sur e invadía precipitadamente el carril Sur -ocupado por el desplazamiento de la actora-, con la intención de realizar un giro hacia la izquierda, atravesar la ruta y continuar por la calle Julio D. Salto de Cipolletti, en sentido Sur- Norte, intersección más conocida como "Acceso a Isla Jordán" .

Atribuye responsabilidad total a la demandada, en tanto ella por la actora- transitaba por una ruta nacional que resulta ser una vía prioritaria conforme a la legislación de tránsito, lo que le confería una prioridad de paso, que fuera infringida por la contraria.

Agrega que con relación a la maniobra de giro a la izquierda intentada por la accionada, por el través de la ruta con la intención de retomar un acceso a la ciudad de Cipolletti, ha de tenerse como una maniobra de excepción, que sólo podría ser ejecutada, previo a tomar los recaudos de seguridad necesarios para permitirle a quien circula por la ruta anticiparse a todo evento, condición que en el presente caso la demandada tampoco cumplió.

En apartado especial detalla los daños cuya reparación persigue, los que cuantifica del siguiente modo: A. Daño emergente \$83.073; B. Disminución del valor de reventa (10 a 15 %) \$ 28.500; C. Lucro Cesante \$15.000.

Formula su ofrecimiento de los medios de prueba y para finalizar expone su petitorio.

II. Contestación de demanda por parte de Boston Compañía de Seguros S.A. y María Isabel González Victorica:

A fs. 25/30 comparece la compañía aseguradora en carácter de gestor procesal de la demandada, contesta citación en garantía y demanda. Asume la cobertura asegurativa para el vehículo Fiat Toro, dominio AA-592-DA, por medio de la póliza de responsabilidad frente a terceros N°1198740, la cual se encontraba vigente al momento de los hechos que se debaten.

Da comienzo a su libelo de contestación, con base a la formulación de las negaciones de los hechos aludidos por la actora, contenidos en el escrito de demanda. También, niega a la demandante todo derecho al reclamo que motiva el presente juicio, debido a que afirma que la dinámica del accidente de tránsito ocurrió en forma distinta a la argumentada.

Luego impugna la cuantificación que realiza la reclamante en cada uno de los rubros indemnizatorios que conforman el objeto reclamado, ya que los considera improcedentes y/o a lo estimado, excesivo.

Ofrece las pruebas que hacen a su defensa, formula expresa reserva del caso federal, y para finalizar postula la petición de rechazo de la demanda incoada, con costas a la actora.

III. La prueba producida en autos:

A fs. 65/66 se agrega informe de Pire Rayén Automotores.

A fs. 69/70 se agrega informe de la Municipalidad de Ingeniero Huergo, por el cual se adjunta al expediente, certificado emitido por el Ministerio de Transporte de la Nación.

A fs. 72 se agrega contestación del Taller de Chapa y Pintura de Campos Navarrete, David Antonio.

A fs. 74 se agrega informe de Ocaña, Rolando Mario.

A fs. 83/89 se agrega informe del perito mecánico chapista, el que recibe observaciones a fs. 99, y resultan contestadas a fs. 103.

A fs. 92/96 se agrega informe del Cuerpo de Seguridad Vial de Cipolletti, Policía de Río Negro.

A fs. 106/109 se agrega informe del perito accidentalológico. A fs. 112 luce impugnación

y pedido de explicaciones al perito accidentólogo, el cual es contestado a fs. 126 /127.

IV. A fs. 122 y vta. la actuaria certifica la prueba producida. A fs. 130 se dispone clausurar el plazo probatorio, poniéndose los autos en Secretaría para la presentación de los alegatos.

A fs. 140 se ordena agregar el escrito que contiene el alegato de la parte actora, que luce glosado a fs. 137/139, y finalmente se ordena el pase de autos para el dictado de la sentencia definitiva, providencia que se encuentra firme y consentida.

Y CONSIDERANDO:

I. Legislación aplicable.

Puestas a despacho las actuaciones, cabe abocarse al estudio y solución del conflicto suscitado entre las partes, aunque en forma liminar corresponde determinar la legislación aplicable, atento la vigencia del Código Civil y Comercial de la Nación, Ley N° 26994 (en adelante CCyC), desde el 01/08/2015.

En base a las declaraciones de las partes y a las constancias obrantes en autos, se obtiene que la causa que motiva la interposición de la acción sucedió en fecha 09/04/2017.

De modo que, frente a la validez temporal de la ley, el Art. 7 del Código citado establece: "...A partir de su entrada en vigencia, las leyes se aplican a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes...?", puede colegirse que las cuestiones nacidas luego de la entrada en vigor del nuevo ordenamiento civil, como sucede en el caso presentado, corresponde sean encuadradas bajo el marco legal correspondiente al CCyC.

II. La cuestión a decidir:

II. a. Las posiciones de las partes: Las partes discrepan en cuestiones que se centran básicamente en la existencia del hecho dañoso, y por lo tanto disienten sobre la responsabilidad por los daños y perjuicios, cuya indemnización persigue la accionante en la presente causa.

La pretensión inicial se construye sobre la base fáctica alegada por la actora quien sostiene haber sido víctima de un accidente vial, por colisión de los dos automóviles implicados, en el lugar y fecha denunciados, pese a que afirma por su parte, haber mantenido una conducción respetuosa de la reglamentación de tránsito. Alega su total falta de responsabilidad en los hechos denunciados, en virtud del amparo de la normativa de tránsito a su favor, dado que ella y su esposo (conductor del rodado) se desplazaban por una vía de circulación jerárquicamente preferente, además, de que no

existía señalización vial o reglamentación en contrario a la prioridad aludida.

En tal sentido, señala como causal del hecho que genera responsabilidad a la maniobra de giro imprevisto e intempestivo cursada por la demandada al momento de abordar la ruta 22 desde la banquina Sur, que la volvía un obstáculo inevitable en su trayectoria.

Por su parte, la demandada contesta en oposición a lo pretendido por la actora, niega en forma total el hecho y daños derivados de éste, al igual que lo atinente a la responsabilidad que en la causa se atribuye a su representado (Cf. fs. 26).

En el punto, la defensa de la accionada se reduce a la formulación de proposiciones negativas contra las alegadas por la actora (simples negativas de los hechos que surgen de su escrito de contestación de demanda), las que si bien están orientadas a controvertir los hechos que dan base de la pretensión resarcitoria, no brindan una propia versión de lo sucedido, de modo tal de contar con un relato de la accionada difiere de la realidad fáctica y/o alumbrar respecto a su falta de participación y/o exoneración de responsabilidad, con motivo de los sucesos que aquí se examinan.

En el punto la doctrina sostiene que es requisito para la contestación de demanda, en lo que atañe a su causa, lo siguiente: "al demandado incumbe, por lo tanto, la carga de expedirse en forma explícita, clara y circunstanciada acerca de cada uno de los hechos contenidos en la demanda ... la negación, en otras palabras, debe ser fundada, sea mediante la alegación de un hecho contrario o incompatible con el afirmado por el actor o a través de algún argumento relativo a la inverosimilitud de ese hecho. Debe tenerse presente, sin embargo que aun cuando el demandado suministre una versión de los hechos absolutamente incompatible con la formulada por el actor, no por ello le incumbe la carga de probar esa versión. Lo que ocurre es que, frente a una negación totalmente injustificada, la eventual prueba en contrario que puede producir el demandado se halla circunscripta a los hechos articulados en la demanda". (Cf. Palacio, Lino E., "Derecho Procesal Civil" Cuarta Edición. Actualizado por Carlos E. Camps. Edit. Abeledo Perrot. Año 2017. Tomo III Pág. 2481.)

Hecha la observación, cabe también recordar que los hechos lícitos y conducentes invocados frente a la acción interpuesta, deben ser probados por quien los invoca como fundamento de su pretensión y serán admitidos como verdaderos en tanto no existan contradicciones entre las afirmaciones de la parte con la documentación y/o prueba obrante en la causa, todo lo que será objeto del análisis que prosigue. (Cf. Art. 377 del CPCC).

II. b. Responsabilidad civil por accidente de tránsito: En primer lugar observaré que la

pretensión indemnizatoria deducida por la actora lo ha sido bajo la línea argumental y bajo expresa invocación del factor de atribución de responsabilidad del riesgo creado, el que encuadra bajo la normativa contenida en el CCyC, argumentando de algún modo la violación por parte del conductor demandado de la normativa contenida en la Ley Nacional de Tránsito N° 24449.

II. c. La regulación en el nuevo Código Civil y Comercial: Siendo que se trata de un accidente sufrido por dos vehículos en movimiento, la cuestión debe resolverse a la luz del Art. 1757 (Ex-Art.1113) esto es, se presume el riesgo o vicio de los automotores, el dueño o guardián de cada uno de ellos es en principio responsable de los daños que cause al otro, salvo que existan circunstancias eximentes que fracturen el nexo de causalidad, lo que deben invocar y probar.

Así lo tiene dicho el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro -con cita en el supuesto regulado en el derogado Código Civil de Vélez Sarfield, que en el punto no ha sufrido modificaciones que pudieran alterar el análisis y conclusiones a las que arriban: "...Consideramos que ésta es la interpretación correcta, pues todo daño causado por un automotor en movimiento obedece al riesgo propio de la cosa y también al de la actividad desarrollada. Los automóviles en movimiento son cosas riesgosas y el régimen legal previsto para ellos es el consagrado en el segundo Párr. última parte del art. 1113 del Cód. Civil (?daños causados por el riesgo o vicio de la cosa?); (...) Obsérvese que el propio Ramón Pizarro,... señala que conforme surge de la lectura del art. 1113 del Cód. Civil, párr. 2, última parte, el dueño o guardián ?sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder?.- El texto de la ley es claro y no deja lugar a duda. En materia de daños causados por el riesgo o vicio de la cosa, el sindicado como responsable (dueño o guardián) sólo se exime total o parcialmente de responsabilidad frente al damnificado acreditando la culpa de la víctima o el hecho de un tercero extraño ..." (Cf. STJRN en autos ?Traffix Patagonia SH c/INVAP SE s/Daños y Perjuicios s/Casación. Expte. N\* 22763/08-STJ-).

A modo de resumen de la nueva norma civil (Art. 1757 y ss. del CCyC), puede afirmarse que: ?La norma reemplaza la segunda y tercera partes del artículo 1113 del código anterior. Prevé el riesgo creado y el vicio de las cosas y de las actividades riesgosas y peligrosas que constituyen el factor de atribución de responsabilidad objetivo cuantitativamente más importante por la mayor cantidad de casos que se presentan. Mantiene el distingo entre riesgo y vicio y suprime la anterior

responsabilidad por los daños causados con las cosas, fundada en la presunción de culpa del régimen derogado?? (Cf. Lorenzetti, Luís Ricardo. ?Código Civil y Comercial de la Nación Comentado?, Tomo VIII. Ed. Rubinzal Culzoni. Pág. 576).

Las principales características del régimen actual, de aplicación al caso, no han sido innovadas con relación al régimen anterior, pudiéndose mantener la afirmación de que el riesgo de la cosa ?es la contingencia del daño que puede provenir de cualquier cosa, riesgosa o no por su naturaleza, en tanto en cuanto por las especiales circunstancias del caso dado, haya resultado apta para llegar a ocasionar el perjuicio, haya podido tener efectiva incidencia causal en su producción? (Cf. Trigo Represas, Félix, El concepto de cosa riesgosa, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, Serie I, Anuarios-Anales, Segunda época, Año XXXIX N°32-1994, Buenos Aires, 1995, p. 367).

Para concluir, en el caso conforme lo regula Art. 1769 el CCyC ?... los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos?.

Así la remisión al régimen de la responsabilidad objetiva derivada de la intervención de cosas y de ciertas actividades, contenido en el Art. 1757 del mismo código, ya ha sido abordada en su contenido.

Por su parte el Art. 1722 CCyC, en consonancia con lo establecido por el Art. 1729 del CCyC, dispone que deba ser el demandado quien alegue y acredite la causa ajena que interrumpe el nexo causal, para de ese modo acreditar su falta de responsabilidad objetiva, pudiendo así el responsable quedar liberado, excepto disposición legal en contrario.

A los fines de establecer las eximentes, se determina que las mismas sólo pueden consistir en la intervención del hecho de la propia víctima en la producción del daño, salvo previsión en contrario, a la que se suma la falta de responsabilidad objetiva por la acreditación del caso fortuito ó fuerza mayor, en los términos del Art. 1730 del CCyC, y el hecho de un tercero por quien no se debe responder, que deberá reunir los caracteres del caso fortuito (Cf. 1731 CCyC).

### III. Análisis del caso:

La actora -dueña de uno de los vehículos siniestrados- promueve su pretensión de resarcimiento y acredita los extremos a su cargo (existencia del evento dañoso, la participación de una cosa riesgosa y la relación de causalidad entre la actuación de la misma y los perjuicios sufridos) frente a lo cual, la dueña o guardiana del otro

automotor involucrado es llamada a resarcirlos por mandato legal, salvo que invoque y pruebe alguno de los extremos que provocan la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño.

Sabido es que, ante el riesgo creado no existe una conducta reprochable, sino una situación que generó objetivamente responsabilidad, de modo tal que para considerar existente el ilícito civil, basta con acreditar (o no controvertir) la existencia del contacto, en el caso, entre los automotores.

En el caso como se adelantara, resulta de aplicación el artículo 1757 del CCyC, por lo que la responsabilidad en cuestión es objetiva, prescindiendo de la culpa como factor de atribución de la misma.

Frente a ello, la demandada en carácter de dueña y/o guardián de la cosa, debe probar que existió culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder: Tratándose de un caso de responsabilidad objetiva fundada esencialmente en el artículo 1757 del CCyC (ex 1.113 del Código de Vélez), el tema radica en dilucidar si existió culpa de la víctima, lo que se corresponde con una de las eximentes que rompen el nexo causal.

A tal fin, no bastan las meras inducciones o conjeturas acerca de la probable conducta seguida. La potencialidad de que el hecho de la víctima configure una eximición de responsabilidad debe portar los caracteres de inevitabilidad e imprevisibilidad. (Cf. CSJN, Fallos: 317:1139).

Para cortar el nexo de causalidad entre la actividad y el perjuicio, la culpa de la víctima debe aparecer como la única causa del daño y revestir las características de imprevisibilidad e inevitabilidad propias del caso fortuito o fuerza mayor (Cf. CSJN, Fallos: 310:2103).

A continuación analizaré el acervo probatorio existente en esta causa para determinar este aspecto, principal eje de la controversia de la causa.

#### IV. Las pruebas y los hechos.

Expuesto el contexto normativo en el que se analizan las pretensiones de las partes, debo señalar que para decidir, conforme el principio dispositivo que rige el proceso civil, cuento con la prueba aportada por cada una de las litigantes, por lo que deberé atenderme a las mismas, en consonancia con la posición asumida en el proceso por cada una de ellas.

IV. a. A partir del informe emitido por el Cuerpo de Seguridad Vial de la Policía de Río Negro obrante a fs. 96, entre los hechos efectivamente acreditados se obtiene, que el accidente de tránsito en cuestión ocurrió el día 09/04/2017, aproximadamente a las

21:30 hs., en la Ruta Nacional N° 22, altura acceso a la Isla Jordán - calle Julio Dante Salto de Cipolletti, entre los vehículos denunciados y entre sujetos implicados se encontraban las partes actora y demandada.

Lo antedicho surge de lo consignado en el folio N° 60 del Libro de "Parte Diario" que luce adjunto a fs. 94 entre las copias certificadas de las actuaciones llevadas a cabo, en el día y el lugar del accidente de tránsito, por el Cuerpo de Seguridad Vial de Río Negro. Del particular surgen las siguientes constancias policiales, de gran relevancia y solidez probatoria en estos autos: "Conste 21:30. Se produce colisión entre (02) vehículos con los siguientes datos. Fiat Toro, Dominio AA592D2, conducido por el Sr. Bazterrica, Juan Carlos Jesús, DNI. 7.651.371. DDo. en Leloir 210, provincia de Neuquén, casado, argentino, 69 años de edad, asegurado por Boston Seguros Póliza:119874035335-001, N° teléfono 299155836597. La otra parte Fiat Palio, Dominio PDQ158, conducido por Vomaro José, DNI. 94.279.998, casado, 64 años. Ddo. en Ingeniero Huergo, asegurado por La Caja Seguros. Póliza: 11180770139624, N° teléfono 2984327353, Daños Materiales. No requerían asistencia médica. (...)." (Cf. Informe de la Policía de Río Negro agregado a fs. 95/96).

#### IV. b. Prueba de Testigos:

La dinámica del accidente, tal como fuera descripta por la actora en su presentación, se confirma aquí a través del panorama que brinda la declaración de un testigo presencial, el Agente de Tránsito Kevin Leighton: En testigo, en el marco de la audiencia de prueba declaró tener conocimiento acerca del accidente entre un Fiat Palio y un Fiat Toro ocurrido en el mes de abril de 2017. Sobre la mecánica del hecho el testigo refiere que "el Fiat Palio venía circulando por Ruta 22, de Cipolletti a Allen. La Fiat Toro estaba sobre la banquina para doblar por la Julio D. Salto (Min. 1:33 a Min. 1:49... La Fiat Toro dobló, parece que no se dio cuenta de que venía el Fiat Palio y provocó el accidente. (Min. 01:52 a min. 2:05)".

Luego, frente a los interrogantes efectuados, responde que no se encontraba dirigiendo el tránsito, aunque afirma que él salía de franco entre las 9:10 y 9:20 (p.m) de aquél día y el servicio continuaba a cargo de un compañero, Alejandro Barone, y fue por ese motivo que pudo presenciar el accidente (Min. 2:05 a min. 2:25). Aclara que fue testigo presencial en cuanto expone: "lo vi al siniestro? (Min. 2:35). Repreguntado sobre mayores precisiones del incidente responde: "La Fiat Toro dobló y el Fiat Palio chocó de costado a la Fiat Toro? (Min. 2:49 a Min. 2:56). A la pregunta respecto a donde se encontraba el automotor Fiat Toro, el testigo declara ??en la banquina de la ruta 22 de

Cipo a Allen? (Min. 3:08 a Min. 3:16). Luego consultado si la Camioneta Fiat Toro tenía orden del policía de tránsito para doblar, el testigo responde que no, "... era de noche y no se estaba cubriendo la consigna porque en ese momento no había iluminación" (Min. 3:20 a 3:32). Se le solicita al testigo que proceda al reconocimiento de las fotografías acompañadas a fs. 10 y 11 y este asiente reconocer el automóvil Fiat Palio, y señala que quien iba al volante era el esposo de la Sra. Catrileo (Min 4:15. a min 4:31). También, confirma que los daños observados en la imagen se tratan de los mismos que fueron ocasionados al vehículo en aquél suceso, "si, recuerdo que la rueda se había trabado y había perdido agua del radiador... el automóvil, producto del accidente, quedó estacionado al lado de la casilla de la ruta 22. ... Estuvo parado ahí aproximadamente dos horas hasta que llegó la grúa." (Min.4:38 a Min. 4:44). Se consulta al testigo respecto a su ubicación espacial al momento de los hechos que declara, y contesta "en la casilla, yo estaba saliendo" (Min.5:55 a Min. 5:58).

IV. c. Pericia Mecánico Chapista (fs. 88/89): El perito designado en autos, arriba a las conclusiones en base a la observación de los daños causados en la unidad, a través de las fotografías facilitadas por la actora, pues aclara que la cosa se encuentra reparada con anterioridad al momento en que le fue encomendado el informe pericial. Así dictamina, "el Fiat Palio presenta un fuerte golpe en su frente del lado derecho, seguido de un arrastre del frente hacia atrás, se pueden observar rayones profundos en la puerta delantera derecha, terminando en su guardabarro trasero derecho. ... también es posible observar una Malformación en la llanta delantera derecha".

Estima en un 37 % la entidad de los daños producidos a la carrocería del vehículo Fiat Palio. En tal sentido establece que serían necesarias las siguientes partes de carrocería a reemplazar por nuevas: capot, paragolpe delantero, guardabarro delantero derecho, óptica derecha, puerta delantera derecha, frente de parrilla delantera, moldura superior de parrilla, alma de paragolpe, rejillas inferior de paragolpe, rejillas laterales, faro antiniebla con soporte, guadaplas (sic) delantero derecho, amortiguador delantero derecho, masa de rueda derecha, rodamiento de rueda delantera derecha, carcasa de filtro de aire.

Acompaña presupuestos que el mismo solicitó a entidad comercial local, "Allende Repuestos" y al Taller de Chapa y Pintura de Roberto Anta, los cuales estiman los costos para mano de obra de reparación en \$37.500,00 y el valor de cotización de los repuestos necesarios para la reparación estipulado en la suma \$66.217,00.

A continuación a fs. 99 se solicitan explicaciones al perito, las que son subsanadas por

el auxiliar a fs. 103, estableciendo que el margen de pérdida de valor de reventa del bien siniestrado por causa del hecho de marras, sería de un 25% menos. Finaliza con el cálculo del tiempo estimado para las reparaciones del rodado de forma aproximativa en 12 días hábiles.

Ante todo cabe aclarar aquí, que la labor del perito mecánico chapista no ha sido objeto de cuestionamiento alguno por parte de la demandada y citada en garantía.

IV. d. Pericia Accidentológica (fs. 106/109): El perito en su dictamen afirma que "A los fines de dar cumplimiento a la tarea encomendada se concurrió al lugar del hecho, donde se hizo el relevamiento del mismo y se tomaron fotografías. (...)". Al describir la mecánica del accidente, su aporte consiste en los siguientes resultados de prueba logrados en base al análisis de las constancias existentes en el expediente, previa aclaración de parte del perito que no surge determinada en las actuaciones policiales llevadas a cabo al momento de la prevención del hecho, aunque manifiesta, "No obstante ello y conforme las fotografías aportadas por la Actora, puedo inferir que el vehículo presenta daños, compatibles con una colisión perpendicular anterior. Con los elementos aportados a la instrucción puedo inferir la siguiente hipótesis: El Siniestro ocurrió en circunstancias en que el vehículo Fiat Palio dominio PDQ-158, conducido por el ciudadano Vommaro por el carril Sur de la ruta Nacional 22 hacia el ingreso de la Isla Jordan, -Calle dr. Julio Salto-, la camioneta Fiat Toro, que se encontraba detenida en la banquina Sur, para girar a la izquierda, salió de su lugar de reposo ingresando a la ruta y el conductor del Fiat Palio, no pudo evitar la colisión con la camioneta, colisionando su parte frontal, angular derecha, contra la parte anterior izquierda de la camioneta Fiat Toro, la que habría frenado en el lugar y el Fiat Palio continuó su marcha, hacia el cardinal Noreste, intentando una maniobra de esquite, produciendo los daños de hundimiento del guardabarro, anterior derecho y los raspados en las puertas, rotura de espejo, con la parte frontal de la camioneta Fiat Toro, hasta quedar en su posición final" (Cf. fs. 107 vta. /108).

A continuación, el perito se vale de la fotografía que acompaña con la pericia, tomada por él en el lugar de los hechos, la que ilustra la maniobra que pretendía cursar la parte demandada, porque es posible observar de la imagen a una fila de vehículos que podrían encontrarse aguardando sobre las banquetas de la ruta 22 a fin de realizar un giro a la izquierda. (Ver. fs. 108)

A lo preguntado sobre si existía señalización adecuada, el profesional responde que tras un minucioso análisis no encuentra elementos que informen en la causa si al momento

de los hechos que se discuten, efectivamente existía o no cartelera vial, etc., aunque en la ocasión de cumplir con la labor encomendada el perito "... constató un cartel sobre el margen sur, que alerta sobre cruce peligroso y a 25 m aproximadamente de la intersección el cartel de señalización preventiva que indica encrucijada." (Cf. fs. 108 y vta.).

Luego entiende que la causa del accidente se debe exclusivamente al factor humano, pues ninguno de los dos conductores se percató de la maniobra del otro. Para despejar lo que presume en el punto, agrega que en el lugar no existen obstáculos que hicieran imposible la visión para automovilistas que suben desde la banquina hacia la ruta, excepto las propias limitaciones normales de la especie del rodado.

Finaliza su informe y agrega que no hay razones para entender que en el siniestro puedan existir otros sujetos involucrados distintos a las partes presentadas. (Cf. Pericia agregada a fs. 106/109).

A fs. 112 el informe reseñado fue objeto de impugnaciones por parte de la demandada, las cuales fueron evacuadas por el experto a través de su escrito de fs. 126/127. En dicha ocasión, rechaza la alegada total falta de elementos tendientes a determinar la causa desencadente del siniestro que de algún modo coloca en cabeza del impugnante, y reitera que la hipótesis del caso ha sido construida a partir de las comprobaciones vertidas en el Libro de Novedades de la Policía de Río Negro, más la inspección ocular del lugar que le permitió verificar las maniobras del tráfico vehicular en dicha intersección; conclusiones desarrolladas a partir de la inferencia producto de tales evidencias encontradas, con las que ha comparado los daños ocasionados al Fiat Palio PDQ-158 de la actora.

Estimo con ello, que la razones dadas por el perito sostienen la fuerza probatoria del informe pericial producido en estas actuaciones.

#### IV. FUNDAMENTOS DE LA DECISIÓN:

Luego de analizar la prueba producida, debo confirmar que, tal como se adelantara, se encuentra probada la existencia y producción de la mecánica del accidente vial, tal como ha sido propuesta y desarrollada por la parte actora.

En primer lugar se aprecia que la prueba recabada en las actuaciones resulta imbatible, por cuanto acredita el presupuesto fáctico referido en la pretensión, en tanto fue la maniobra de la accionada, quien intentó acceder por banquina a la Ruta 22 en el preciso momento en el que la accionante avanzaba por la misma, la causa del encuentro de los automóviles y su inmediata colisión.

La verificación de la versión sostenida por la actora vino de la mano de las declaraciones testimoniales producidas en autos, las cuales poseen fuerza de convicción suficiente, máxime si se tiene en cuenta la particular calidad de uno de los testigos, el Sr. Kevin Leighton (agente de tránsito), dado el conocimiento de reglas de tránsito que se presume en función de su desempeño como Agente de Tránsito para el Cuerpo de Seguridad Vial Cipolletti de la Policía de Río Negro, además, de su investidura de Oficial Público.

En ese sentido el agente Leighton declaró que pudo observar y apreciar con sus sentidos los sucesos ocurridos en fecha 09/04/2017, durante su receso de labores de prevención vial, en la hora y el sitio de la ruta 22 demarcado para los sucesos (21.30 hs aprox., en intersección Ruta 22 y calle Julio Salto de Cipolletti). Tal como se adelanta en la oportunidad de abordar la prueba testimonial, el testigo sostiene que la actora circulaba en su automóvil Fiat Palio por la Ruta 22 en sentido Este-Oeste, en instancias en las que la demandada accedía -a bordo de su automóvil Fiat Toro-, a la calzada desde la banquina derecha en dirección al acceso Julio Dante Salto (que se encuentra hacia la izquierda luego de atravesar la calzada por completo); y en tales circunstancias la actora impactó a la demandada.

Resulta también relevante la prueba testimonial por cuanto el testigo reconoce a través de una fotografía aportada por la actora y expuesta en la misma audiencia para su reconocimiento, al automóvil utilizado por la actora en los hechos declarados, y afirma que los daños que observa a partir de dicho documento se corresponden con los alegados en el expediente por la dueña del automotor Fiat Palio, como producto de la colisión con el Vehículo Fiat Toro.

A la vez, con las constancias de autos es posible constatar todo lo referido por el Agente de Tránsito declarante, ello a tenor de los asientos del libro de novedades de la Policía de Río Negro, labrados por el agente Barona, quien se encontraba en cumplimiento de su consigna. (Ver. documental de fs. 94/95 y declaración testimonial de Agte. Leighton en el Min. 2:05 a min. 2:25).

Incluso, debo señalar que resulta fundamental para el establecimiento de la relación de causalidad entre los daños y la mecánica del accidente, el aval que brinda el análisis técnico realizado por el perito accidentológico a fs. 106/109, del cual surge el aporte relativo a que no existen elementos que informen en la causa, si al momento de los hechos que se analiza, existía o no cartelería vial.

En tal sentido el acervo probatorio de autos da cuenta: (i) De los protagonistas del

accidente; (ii) Del lugar por el que venían transitado ambos rodados involucrados, lo que sitúa sin duda alguna al rodado de la actora que circulaba por una ruta, y al de la demandada sobre la banquina derecha de aquélla; (ii) Del modo en el que ambos rodados llegan al punto de encuentro; Se encuentra claramente establecido, como ya se adelantara, que el impacto fue entre la parte frontal y lateral derecho del Fiat Palio de la actora, con el lado izquierdo de la Fiat Toro perteneciente a la demandada; (iii) De los daños provocados al Fiat Palio.

En cuanto a la restante prueba y constancias de autos, se encuentran precisados los pormenores de las consecuencias perjudiciales del siniestro, en la pericia mecánico chapista producida en autos, y de cuyas partes esenciales se hiciera la pertinente transcripción con anterioridad.

Por todo lo referido, debe descartarse la posición asumida en autos por los accionados, en cuanto niegan la existencia misma del hecho y los daños, sobre todo ante la paradójica circunstancia que se revela a raíz de su total falta de ofrecimiento de prueba idónea tendiente a comprobar la negativa de los hechos que pretende hacer valer en su contestación de demanda.

En idéntico sentido, la jurisprudencia ha sostenido el mismo criterio de apreciación, en cuanto sostuvo: "...si se considera que la carga de la prueba debe repartirse entre los litigantes con el fin de producir convicción en el magistrado de la verdad de lo que dicen, ninguna regla jurídica ni lógica habrá de relevar a la parte de realizar la prueba de sus negaciones. Los hechos negativos, tanto como los expresados en forma afirmativa son objeto de prueba. Puesto que las proposiciones negativas, son comúnmente la inversión de una proposición afirmativa, no puede quedar sujeta a la incertidumbre la suerte de la carga de la prueba toda vez que admitir lo contrario sería entregar a la voluntad de la parte y no a la ley la distribución de este aspecto tan importante de la actividad procesal (Causa 48.673, 1-II-2000, Reg. Sent. Def. N° 2; Causa 48.917, 6-VI-2000, reg. Sent. Def. 193; Causa 49.969, 20-III-2001, Reg. Sent. Def. N°90; Causa 52.335, 14-VIII-2001, Reg. Sent. Def. 277)." (Cf. CNCom., sala C, mayo 26 de 1995, autos: "Bellini, Gabriel y otro c/Lee, José Luis s/Ordinario", publicado en "El Derecho", T. 65, Pág. 404, fallo 46.830, comentado por Fernando H. Paya).

Cabe también aclarar que, ni la documental, ni los testimonios, ni las pericias accidentológica y mecánica chapista obrantes en autos fueron desacreditadas, ni tampoco se produjo otra prueba que en lo atinente a los puntos analizados logre acreditar un extremo distinto.

Prioridad de paso de la actora: Asiste razón a la actora en cuanto a que, efectivamente ella contaba con la prioridad de paso, en tanto transitaba por ruta y el vehículo de la demandada la atravesaba por la banquina derecha.

Con relación a los cruces o intersecciones (a falta de señalización expresa) rigen los arts. 41 y 64 de la ley 24.449, donde se establece una presunción que opera en contra de quién carecía de prioridad de paso, siempre que esa infracción tenga adecuada relación causal con el resultado.

Como regla, entiendo que la prioridad de paso es para quien circula por ruta ante el eventual empalme con una calle de menor jerarquía, y el mayor deber de cuidado en cabeza de quien intenta acceder a una ruta, y que la regulación en la materia establece una grave presunción de responsabilidad en contra del conductor que no respetó esa obligación de ceder el paso al otro vehículo, y sobre quien recaerá en definitiva la obligación de probar lo contrario, o advertir la existencia de una circunstancia de excepción a la regla, lo cual desde ya adelante, no se encuentra verificado en el caso.

Así, en base a la pericia accidentológica ya abordada, y el único testimonio -presencial- producido, resulta clara la circunstancia de que era la actora quien tenía la prioridad de paso dispuesta por la ley, para la intersección de vías carentes de semáforos y jerárquicamente diferentes.

Aun partiendo de la existencia probada del hecho base, la parte perjudicada por la presunción legal puede probar la inexistencia del hecho presumido por medio de la prueba en contrario.

En autos, quien carga con la presunción establecida por el Art. 41 de la ley de tránsito es, conforme las pruebas compulsadas, la parte demandada, quien no logra acreditar en absoluto encontrarse subsumida en un supuesto de exoneración de responsabilidad objetiva, establecidas por la misma normativa de aplicación al caso concreto, ni siquiera para evaluar la coexistencia de una concausa del incidente dañoso.

Tal el supuesto planteado por la actora, se trata de una de las circunstancias expresamente prescriptas por la ley de Tránsito en el Art. 41, por las cuales la regla absoluta de la prioridad de la derecha cede siempre, a favor "de los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha" (Cf. Art. 41 inc. d, L. 24449).

A su vez no debe perderse de vista que la demandada no sólo se encontraba en la situación de acceso a una vía de circulación superior, sino que además instantes previos a la producción del choque con la actora, se encontraba estacionada en la banquina, para

lo cual puede entenderse que confluye además para el caso la prioridad que cede cuando se desemboca de una vía de tierra a una pavimentada (Cf. Art. 41 inc. G, LT.). Sin embargo, la norma analizada prevé que en el caso de darse juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo.

Pero para mayor claridad, en esta Provincia, un reciente fallo del Superior Tribunal de Justicia de Río Negro, puso de resalto lo siguiente, "De la simple lectura de la norma se observa que el actual inc. d) (igual al vigente al tiempo del accidente) determina que la prioridad de paso de quien circula por la derecha, en una encrucijada que no está señalizada, solo se pierde ante vehículos que circulan por una semiautopista, que de acuerdo a la definición que otorga el art. 5º, inc. s) de la ley, consiste en "...un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril...? (...) Dicho art. 41 fue reglamentado por el Dec. 779/95 Anexo 1, en donde se dispuso -en lo que aquí interesa- que "La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo. El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2: a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica. Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal... En definitiva, si bien la reglamentación del artículo hace referencia a las encrucijadas de vías de diferente jerarquía, dispone que en caso de no encontrarse semaforizadas, la prioridad de paso podrá establecerse a través de la señalización específica que así lo indique. Es decir, que en lugar de estipular normativamente la prioridad de paso de quien circula por una vía de mayor jerarquía, establece que en este tipo de encrucijadas la prioridad de paso se establecerá por señalización. (...) Como adelantase, la prioridad de paso de quien circula por la derecha solo cede ante vehículos que circulen por una semiautopista, excluyendo a los boulevares dentro de la previsión legal. ..." (Cf. STJRNS1, en autos: "PINO, Adalberto Adán y Otra c/FLORES, Juan Alejandro y Otros s/DAÑOS Y PERJUICIOS s/CASACION? (Expte. N° 29570/17-STJ- sentencia de fecha 05/06/2018).

Como complemento a la doctrina legal obligatoria considero, con fundamento en la Legislación Nacional de Tránsito N° 24449 (en adelante LT) que en rutas en las que se tolera la circulación de rodados a gran velocidad tanto en zonas rurales como urbanas (Cf. Art. 51 LT), para el supuesto de quien intente accederla desde una vía accesoria o camino secundario, existe la carga de extremar los cuidados en la conducción y adoptar

los recaudos de seguridad apropiados de conformidad con lo regido por el Art. 39 de la misma ley; Todo en consonancia con la obligación de ceder el paso siempre a quien circula por la vía principal, trátase esta última indistintamente de una autopista, semiautopista, ruta nacional o provincial, y salvo señalización en contrario.

Ello implica, a quien se desplaza desde una vía comparativamente menor hacia otra que es mayor, la adopción de medidas de autoprotección suficientes, para lo cual necesariamente se debe aminorar la velocidad que se imprime al vehículo, aunque esto signifique detenerlo por completo, a fin de intentar el acceso en el momento oportuno, como resultado de la toma de decisión razonada en concreto y con completa atención a las circunstancias del tráfico vehicular que presenta la vía más importante.

De acuerdo a las pruebas valoradas, en la producción del accidente tuvo incidencia el mayor riesgo creado por la demandada, quien no tomó los recaudos que la pericia exige y tuvo una conducta violatoria de las normas de tránsito. Básicamente, la norma de conducta que rige para el caso, le imponía al accionado al enfrentar la maniobra excepcional de giro, la obligación de disminuir sensiblemente la velocidad, y producirla con garantías de indemnidad a quienes circulan por la calzada que interfería. En efecto, de haber cumplido la accionada el deber de cuidado y precaución que exige la ley, el accidente no se habría producido.

A mayor abundamiento las condiciones que todo conductor debe respetar al conducir, según lo establecido en el citado art. 39 LT, debe: "a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53. b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos" (Art. 39 de la Ley 24.449)

La Jurisprudencia nacional ha entendido "Así, llevando estos desarrollos al plano de los hechos de la causa, cabe indicar que,... ante la imprudencia grave acreditada en cabeza el codemandado, que cruzó una ruta nacional de modo perpendicular desde una vía secundaria y sin prestar atención al tráfico que circulaba por la ruta, lo que constituye

un incumplimiento grave de la normativa de tránsito, que exige que quien se incorpora al tránsito o cruza una arteria no realice la maniobra si puede significar un factor de obstaculización de la corriente de tráfico que avanza por ella ...". (Cf. Voto del Dr. Marcelo López Mesa. Cám. Apel. Sala A, Trelew, Chubut. Sala A. Fallo "NAHUELCOY NAHUELCOY, ARIEL ALEJANDRO c/ JOSE, MIGUEL ROBERTO s/ Daños y perjuicios", sentencia de fecha 13/05/2013. Edit. Rubinzal. Cita Online; 35/2013 RC J 10127/1).

#### V. CONSECUENCIAS JURÍDICAS:

Conforme lo expuesto, corresponde su evaluación a la luz de las disposiciones contenidas por los Arts. 386 y 477 del C.P.C.C.

Del análisis del plexo probatorio existente, y en base al dictamen técnico producido, se confirma la existencia de una prioridad de paso a favor del actor y la falta de elementos para suponer que al momento del hecho existiese señalización vial que le hiciera perder la prioridad aludida.

De modo tal que partiendo de un hecho que se encuentra comprobado, es el demandado quien debe probar que dicha prioridad se ve disminuida por la falta de dominio pleno del automotor de parte de la contraria u otra causal prevista por la ley de tránsito, contemplada como excepción a la prioridad de la diestra en la circulación, extremos que repito, no han sido probados.

En esa línea, encuentro que existe una relación de causalidad adecuada entre la conducta asumida por los accionados y los daños provocados a la parte actora.

De acuerdo a lo expuesto, y su evaluación a la luz de las disposiciones contenidas por los Arts. 386 y 477 del C.P.C.C., habiéndose acreditado en autos la intervención activa de la cosa -carácter embistente del vehículo del demandado- en el siniestro en análisis, y con ello el factor objetivo de atribución de responsabilidad endilgado en los términos del Art. 1757 del Código Civil y Comercial, corresponde declarar la responsabilidad del accionado en el hecho de marras, y en consecuencia su obligación de responder por sus consecuencias dañosas, al tiempo que debe ser rechazada la causal de exoneración invocada por la citada y el demandado -culpa de la víctima-, ello ante la falta de acreditación por parte de quien tenía la carga de hacerlo.

Por tanto, la responsabilidad frente a los daños causados, debe ser afrontada por la demandada en autos, en su calidad de dueña y guardián, y por la Compañía de Seguros Boston Compañía Argentina de Seguros S.A., su calidad de citada en garantía, en la medida del seguro.

VI. Sin perjuicio de la evaluación y decisión adoptada conforme las consideraciones acerca de la responsabilidad civil por accidente de tránsito que le cabe a la demandada en autos, no es posible dejar de advertir la realidad que surge del expediente relativa al peligro al que se encuentra expuesto el colectivo social que utiliza las vías de circulación aquí involucradas -Ruta 22 y acceso Isla Jordán de Cipolletti-, pero que podría replicarse en tantas otras.

Cabe resaltar, en concordancia con lo ya expuesto en fallos de similares características, que la zona del Alto Valle presenta en sus caminos rutas, urbanos y rurales- una pluralidad de sectores de potencial peligrosidad, debido a la existencia de múltiples cruces de calles sobre rutas nacionales y provinciales, con un tránsito muy fluido.

Al momento de cumplir con la pericia accidentológica encomendada, el perito informó al mes de marzo de 2019, sobre la existencia en el área del hecho de un cartel de "cruce peligroso" instalado sobre la ruta 22, a una distancia aproximada de 25 metros antes de la intersección que advierte.

Asimismo, la fotografía acompañada por el experto en accidentología vial en respaldo de su dictamen, visibiliza el hecho de público conocimiento para la zona de la ciudad de Cipolletti que es atravesada por el recorrido de la Ruta Nacional N°22, dado que se observa un tramo congestionado por el parque automotor, filas de automovilistas reposando sobre las banquetas Sur y Norte, y aún más largas las que aguardan sobre la calle Julio D. Salto, a la espera del instante apropiado para ingresar a la ruta o atravesarla.

A ello se suma que las condiciones del tráfico habituales para el tramo referido, realzan su peligrosidad: las banquetas son utilizadas técnicamente de forma impropia, como dársenas de giro -valga la redundancia, sobre una ruta-, y cabe tener presente el testimonio del agente de tránsito, que resulta un panorama aún menos alentador frente a la conflictiva social señalada, en tanto manifestó que debido a desperfectos en el funcionamiento de la iluminación artificial, en horas de la noche, la oscuridad hizo necesario suspender el cumplimiento de la consigna de prevención vial.

Ante las circunstancias relatadas, y aún cuando recientemente ha sido instalado un semáforo en la zona en cuestión, no puedo dejar advertir que una señal de prevención vial instalada a sólo 25 metros antes del lugar cuyo potencial peligro intenta alertar, o incluso la reciente instalación de un semáforo, con la consecuente formación de largas filas de automóviles en el medio de la ruta, resultan medidas de seguridad y prevención que en ocasiones pueden resultar desbordadas y por consiguiente estéril, debido a la

falta de representación del mensaje con la anticipación adecuada en el sujeto tutelado por el derecho. De tal modo, resulta esperable a futuro que similares consecuencias dañosas a las aquí analizadas puedan volver a producirse, si no se ejecutan por parte de las autoridades correspondientes, en el ejercicio de las competencias concurrentes que las involucre, acciones políticas adecuadas que coloquen a la prevención vial como objetivo eficiente y efectivo.

VII. Los daños a resarcir:

Establecida la responsabilidad en el caso, corresponde determinar la existencia de los daños reclamados y, de corresponder también su cuantía. El actor reclama los siguientes rubros:

- a. Daño emergente por \$83.073.
- b. Pérdida de valor de reventa por \$28.500.
- c. Lucro Cesante por \$ 15.000.

Sobre estas bases analizaré la procedencia y en su caso cuantificación de los rubros indemnizatorios pretendidos:

A) Daño emergente:

En el punto la actora reclama por los daños ocasionados a su vehículo marca Fiat Palio Fire 1.4, modelo 2015, dominio PDQ-158, con base a tres presupuestos que acompaña y ascienden a la suma total de \$83.073.

A fs. 7 luce un presupuesto con fecha 12/04/2017, emitido por el taller de chapa y pintura "DC", a nombre de Carmen Beatriz Catrileo, que contempla los siguientes servicios y obras a realizar sobre el automóvil: "cuadrar parte afectada por impacto. Enderezar larguero superior derecho, torreta derecha, revisión de tren delantero. Reemplazar partes a nuevo: capot, guardabarro derecho, puerta delantera derecha, frente interior, óptica derecha, parrilla superior de paragolpe rejillas laterales, faroles, filtro de aire, pasa rueda derecho, cubierta llanta, cerradura capot. Se calcula entre materiales de pintura y mano de obra, el costo de \$23.500,00, sin contemplar los repuestos y partes requeridas".

A fs. 8 obra un presupuesto emitido por la compañía "Pire Rayén automotores" con fecha 11/10/2017, conteniendo la descripción de diversos repuestos que coincide con los considerados por el perito a fs. 88/89, con un costo total de \$54.973,72.

A fs. 9. obra un tercer presupuesto contemplando mano de obra alineación y balanceo por la suma de \$4.600, emitido con fecha 15/04/2017 por Rolando Mario Ocaña de Ing. Huergo.

Los documentos enumerados fueron informados respecto a su calidad de auténticos y emitidos por sus emisores correspondientes, a fs. 66, 72 y 74.

Conforme se adelantaron las resultas de la prueba pericial mecánico-chapista de fs. 88 y 89 y los pormenores de la determinación de la entidad y cuantía de los daños que se estima en un total del 37% de la carrocería, y en consecuencia una disminución del valor real del automóvil calculada en el 25%. (Cf. Contestación del perito obrante a fs. 103)

Expuesto lo anterior y en el entendimiento de que la actora ha logrado acreditar la existencia de los daños alegados, así como su relación de causalidad con el accidente de marras, a falta de comprobantes de pago, encuentro justo y equitativo otorgar por el concepto en estudio la suma que surge de lo determinada por el perito con base a presupuestos de fs. 83/85, esto es la suma de Pesos \$103.717, a los que deberán adicionarse los intereses desde la fecha de presentación de la pericia por el perito (18/12/2018), y conforme los lineamientos que fijara el Superior Tribunal de Justicia, en los precedentes "Guichaqueo" y "Fleitas" (STJRN del 3/07/2018).

B) Desvalorización del rodado (\$ 28.500):

La actora solicita que se le reconozca la suma de \$ 28.500, en concepto de desvalorización del vehículo, con motivo del accidente y consecuente arreglo. La contraparte desconoce y cuestiona el rubro.

La Excma. Cámara de Apelaciones del Fuero recuerda en precedente citado que: "¿la llamada ¿pérdida del valor venal? de un vehículo, es la diferencia del precio de venta que puede estimarse entre el automóvil ante del siniestro (y que luego es reparado), en comparación con el valor de la adquisición de otro automotor de igual, marca, modelo y estado de conservación que el chocado (vid. Trigo Represas y López Mesa, Tratado de Responsabilidad Civil, Cuantificación del Daño, pág.414, y sus citas jurisprudenciales). La merma del ¿valor de reventa? es, en resumidas cuentas, la de una parte del valor de mercado del móvil; para el caso de intentarse su enajenación luego del accidente, si los arreglos no lo restituyen a las condiciones inmediatas previas al siniestro.

En primer lugar he de coincidir con la postura que sostiene que la desvalorización del rodado procede que sea acordada dado que: "¿todo automóvil chocado, aun sometido al mejor trabajo de reparación, conserva siempre huellas o indicios reveladores del arreglo, en vista a los cuales se origina una lógica retracción de los eventuales compradores y consecuentemente una disminución de su cotización en la plaza de usados?" (Cf. C. Nac. Civ., sala D, 9/2/2000, LL 2000-D-59 entre otros, citado por el voto del Dr. López

Mesa en "B., E. A c/ D, H. N. s/ Daños y Perjuicios?", Expte. N° 7-Año 2016 CAT).

Se agrega en la cita que: "Cuando se compra un auto usado, lo normal es hacerlo revisar por un experto. Por ello, los signos evidentes que revelan que el automóvil sufrió un accidente y que detecta el perito evidentemente afectan su valor de reventa, y esa pérdida debe ser asumida por quien es responsable del evento dañoso" (Cf. C. Civ. Com. Minas Paz y Trib. Mendoza, sala 2da., 7/04/1998, J.A. 2001-II-Síntesis, citado por el voto del Dr. López Mesa en "B., E. A c/ D, H. N. s/ Daños y Perjuicios?", Expte. N° 7-Año 2016 CAT).

En el caso, el perito experto en su informe de fs.83/89, indica que el rodado de la actora sufrió daños en el sector de la parte delantera derecha que se condicen con las fotografías oportunamente agregadas, los que detalla, y en lo pertinente ante el cuestionamiento acerca de una eventual desvalorización del valor de reventa de la unidad, expresamente da cuenta que el mismo ha sufrido una merma en su precio con relación de causalidad adecuada al accidente de marras (Cf. fs. 103), extremo que si bien fue desconocido por la citada en garantía originariamente a fs. 28 y vta, al momento de correr traslado de la pericia presentada y su aclaración, dicha prueba persiste sin objeciones formuladas por parte de las codemandadas, luego de que el perito actuante expresa su opinión respecto a la procedencia de tal minusvalía.

Por ello, teniendo en consideración lo expuesto entiendo que el rubro resulta procedente por el importe pretendido, esto es la suma de pesos \$ 28.500, con más intereses que deberán ser calculados desde la fecha del evento (09-04-2017) y hasta su efectivo pago conforme los lineamientos que fijara el Superior Tribunal de Justicia en los precedentes "Guichaqueo" y "Fleitas" (STJRN del 3/07/2018).

C) Lucro cesante (\$ 15.000):

No resulta óbice para lo pretendido en el punto, la confusión incurrida por la parte en torno a la denominación del acápite que se trata, con referencia al monto indemnizatorio que pretende bajo el rubro "lucro cesante", en virtud de resultar de los hechos establecidos en fundamento de lo peticionado, en cuanto la parte dice que: "ha tenido que utilizar taxis y medios de transporte alternativos para movilizarse. Por ello teniendo en cuenta el valor -sic- de reparación de aproximadamente 30 días, calculo que he gastado \$500 por día, lo cual hace un total de 15.000".

Luego en los alegatos producidos a fs. 138, la parte cita doctrina de la Corte Suprema de Mendoza que refiere a la de "Privación de uso", como "un daño emergente que se presume, consistente en las erogaciones para el transporte que se debe hacer -sic- al

damnificado ante la imposibilidad de usar su propio medio" (Vid. fs. 138 vta. in fine). Ahora bien, conforme la aplicación del principio *Iura Novit Curia*, que concede a los jueces la facultad de suplir el derecho, que las partes no invocan o hacen erróneamente, en atención a la naturaleza y alcances de la pretensión que surgen de la significación de los argumentos de la peticionante, cabe entender que el rubro peticionado se trata de la "privación de uso del bien indisponible".

Una breve conceptualización de rubro prescribe que: "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" (Cf. Trigo Represas-López Mesa, Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo VII, Pág. 377 y ss., Editorial La Ley, Edición 2011).

Sobre el punto la jurisprudencia reitera que: "El automotor por su propia naturaleza está destinado a su uso, satisface o puede satisfacer necesidades ya sea de mero disfrute o laborales; no es un elemento neutro pues está incorporado a la calidad de vida de su propietario y en consecuencia su mera privación ocasiona indefectiblemente un daño que debe ser resarcido. Este se configura por la simple indisponibilidad, pues se presume que quien tiene en uso la máquina lo hace para satisfacer una exigencia... (CCiv 1068 y 1069 y ccs). La sola privación del vehículo constituye un daño resarcible, ya que para que su propietario se desplace en condiciones similares a las proporcionadas por su propio vehículo, es necesario indefectiblemente que incurra en gastos" (Cf. CSJN Fallos: 319:1975).

Resta determinar en el punto la cantidad de días requeridos para la reparación y el importe que dicha indisponibilidad irrogara como perjuicio para el reclamante: En su pretensión el actor consigna tiempo de reparación de 30 días, lo que cuantifica en la suma de \$ 15.000,00. Pero en cuanto a la acreditación de que efectivamente el vehículo se encuentre indisponible para su reparación, basta con el dictamen realizado por perito accidentólogo designado en autos, quien a través del informe ya citado, da cuenta de que efectivamente se requiere de al menos 12 días para la reparación pertinente (Cf. fs. 103).

Por lo tanto, conforme a los daños que ha exhibido el rodado, los trabajos en taller, y el tiempo que normalmente insume conseguir los repuestos y accesorios que se encuentran acreditados en el expediente, más el informe producido por el experto, encuentro justo y

equitativo -en este caso- otorgar por el concepto en estudio la suma pretendida de \$ 7200, en concepto de privación de uso.

Se reconoce entonces la suma de pesos \$7.200 en concepto de indisponibilidad del vehículo, importe que es estimado en términos actuales, por lo que no corresponde adicionarle intereses, excepto los que correspondan por mora en el cumplimiento a partir de su exigibilidad, conforme los lineamientos que fijara el Superior Tribunal de Justicia, en los precedentes "Guichaqueo" y "Fleitas" (STJRN del 3/07/2018).

#### VIII. Costas y honorarios:

Si bien existe una corriente jurisprudencial que indica que en base al principio de reparación plena las costas en los procesos de daños y perjuicios en caso de vencimiento, aunque sea parcial, siempre se imponen al demandado, lo cierto es que dicha postura también convive con la que dice que las costas se imponen en la medida de la concurrencia en la causación del hecho e incluso con una tercera postura que se sostiene en la medida del progreso de la demanda.

Así, tomando como base esas tres posturas y con un adecuado balance de las mismas aplicadas al presente caso tengo en cuenta que, en virtud de la dimensión de la procedencia de los rubros y del principio de reparación plena, el vencimiento en estas actuaciones corresponde a la actora por lo que impondré las costas a las demandadas, conforme el principio contenido en el Art. 68 del CPCC y 118 L.S.

A los fines de la regulación de los honorarios profesionales de todas las partes tengo en consideración el Art. 730 del CCyC (vigente al momento del siniestro) que establece "... Si el incumplimiento de la obligación, cualquiera sea su fuente, deriva en litigio judicial o arbitral, la responsabilidad por el pago de las costas, incluidos los honorarios profesionales de todo tipo allí devengados y correspondientes a la primera o única instancia, no debe exceder del veinticinco por ciento del monto de la sentencia, laudo, transacción o instrumento que ponga fin al diferendo. Si las regulaciones de honorarios practicadas conforme a las leyes arancelarias o usos locales, correspondientes a todas las profesiones y especialidades superan dicho porcentaje, el juez debe proceder a prorratar los montos entre los beneficiarios. Para el cómputo del porcentaje indicado, no se debe tener en cuenta el monto de los honorarios de los profesionales que han representado, patrocinado o asistido a la parte condenada en costas".

En concordancia con lo dictaminado por el STJRNS1 Se. 26/16 "MAZZUCHELLI" interpretó -con fundamento en el Art. 77 del CPCC- que esa norma impone un límite o tope porcentual que los jueces no deben sobrepasar al momento de resolver los

honorarios en primera instancia, en cuanto la misma ordena que esas retribuciones no pueden en ningún caso exceder del 25% del monto de la sentencia, laudo, transacción o instrumento que ponga fin al litigio, por cuanto la ley sólo exceptúa para el cómputo del porcentaje del 25% del monto de la sentencia, laudo, transacción o instrumento que ponga fin al litigio, a los honorarios de los profesionales que hubieren representado, patrocinado o asistido a la parte condenada en costas.

Sin embargo, en el caso de autos se presenta una particularidad que no puede ser soslayada y es que, conforme el monto total de condena de \$139.417, resulta de aplicación el honorario mínimo dispuesto para los procesos de conocimiento contemplado en el Art. 9 de la L.A., esto es el equivalente a 10 IUS en los procesos de conocimiento.

Por tanto, conforme fuera expuesto, las costas del presente pleito se imponen a la demandada y citada en garantía por aplicación del principio objetivo de la derrota y lo esgrimido en los párrafos que anteceden (Cf. Art. 68 del C.P.C.C).

Por todo ello, RESUELVO:

I. Hacer lugar parcialmente a la demanda interpuesta por Carmen Beatriz Catrileo, y condenar en forma concurrente a María Isabel González Victorica y Boston Compañía Argentina de Seguros S.A., en la media del seguro y con los límites de cobertura, a pagar a la actora dentro del plazo de diez (10) días la suma de Pesos Ciento Treinta y Nueve Mil Cuatrocientos Diecisiete (\$ 139.417), con mas los intereses señalados en cada uno de los rubros procedentes. (Cf. Art. 163 y ccdtes. del CPCyC).

II. Las costas se imponen a la demandada objetivamente perdidosa (Cf. Art. 68 y ccdtes. del CPCyC y Art.118 L.S.).

III. REGULAR los estipendios profesionales del siguiente modo: I. Los del Dr. Cristian Ángel Robles, en su carácter de patrocinante de la actora, en la suma de Pesos Veintitrés Mil Novecientos Setenta (\$23.970) (3/3 etapas - 10 Ius MB - Min. Legal. Valor Ius. \$2.397. Cf. Arts. 6, 7, 9, 38, 39 y ccdtes. de la L.A). II. De los letrados de la citada en garantía y del demandado; Dr. Rodolfo Paulo Formaro, en su doble carácter de apoderado y patrocinante, en la suma de Pesos Veinte y Un Mil Quinientos Setenta y Tres (\$ 21.573) (3/3 etapas - 10 Ius MB - Min. Legal. Valor Ius \$23.970 /2 patr. +40%, Cf. Arts. 6, 7, 9, 38, 39 y ccdtes. de la L.A); Dr. Pablo Joaquín González, en su carácter de patrocinante, en la suma de Pesos Once Mil Novecientos Ochenta y Cinco (\$11.985) (3/3 etapas - 10 Ius MB - Min. Legal. Valor Ius \$23.970 /2 patr. Cf. Arts. 6, 7, 9, 38, 39 y ccdtes. de la L.A).- Cúmplase con la ley 869. III. Los emolumentos del

perito accidentológico, Lic. Miguel Ángel Contreras, en la suma de Pesos Once Mil Novecientos Ochenta y Cinco (\$11.985) (5 Ius), y los del perito mecánico chapista Héctor César Ramírez, en la suma de Pesos Siete Mil Ciento Noventa y Uno (\$7.191) (3 Ius) (Valor Ius \$2.397. Cf. Arts. 5 y 19, Ley N° 5069).

Se deja constancia que para efectuar las regulaciones se han tenido en cuenta la naturaleza y extensión de las tareas realizadas, así como el resultado objetivo del pleito; que no incluyen el I.V.A., en la eventualidad de corresponder, según la situación del beneficiario frente al tributo; y no obsta a los complementarios que pudieran corresponder, en orden a la doctrina "PAPARATTO", que se determinarán cuando exista planilla de liquidación firme.

IV. REGISTRESE Y NOTIFIQUESE por Secretaría.

Federico Emiliano Corsiglia

Juez