

CAUSA N° RO-02184-C-2022

Choele Choel, 26 de Marzo de 2026.

AUTOS Y VISTOS: Para dictar Sentencia Definitiva en estos autos caratulados: **"MIRANDA LUIS MARIA C/ ESPUL SERGIO SANTIAGO Y RIO URUGUAY COOPERATIVA DE SEGUROS LIMITADA S A S/ DAÑOS Y PERJUICIOS"**, EXPTE. N° RO-02184-C-2022, de los que,

RESULTA: Que el día 12/12/2022 adjuntan copia del poder general para juicios y documental digitalizada, y se presentan los abogados Nestor Hugo Reali y Gonzalo Nicolas Gatti, en representación del señor Luis María Miranda, a iniciar formal Demanda de daños y perjuicios contra Sergio Santiago Espul y/o contra quien resulte propietario, titular, poseedor, responsable o usufructuario del vehículo marca Fiat Toro Volcano, dominio AA916PR, a fin de que se los condene a hacer íntegro pago de los daños reclamados por la suma de \$17.004.216,9, o lo que en más o en menos resulte de la prueba a producirse, con más la actualización monetaria e intereses correspondientes y ejemplar condenación en costas.

Solicitan la realización de una pericia mecánica, en forma anticipada a la etapa procesal correspondiente.

Fundan su solicitud en que el vehículo a peritar se encuentra depositado en un galpón rural sito en ruta 22, km 999 (frente al destacamento de la Policía) de la ciudad de Chole Choel, a la intemperie y en una zona desprovista de seguridad, lo cual representa un peligro para su parte, siendo necesario constatar el estado del vehículo al momento de iniciar esta demanda.

Consideran, que la producción de la misma puede resultar imposible o muy dificultosa con posterioridad, que se habilita a su parte a solicitar un dictamen pericial que constate el estado del vehículo y la existencia de los daños que se denuncian.

Por tales importantes fundamentos, solicitan se haga lugar al presente pedido de prueba anticipada, y se designe el perito solicitado único para que realice un informe pericial completo y en especial determine: 1) Estado general del vehículo; 2) Realice un informe detallado de los daños y fallas que presenta el vehículo y las reparaciones o tareas a realizar necesarias para su perfecto funcionamiento; 3) Detalle la ubicación de los daños en los vehículos siniestrado; 4) Indique si el presupuesto acompañado resulta

verosímil y compatible con los daños sufridos por el camión y acoplado del actor, o en su caso determine el valor de las reparaciones y de la mano de obra; 5) Indique si el tiempo estimado para las tareas de reparación del camión -incluyendo el tiempo que insume la obtención de presupuestos para la elección del taller y espera de turno- resulta verosímil y compatible con los daños; 6) Determine si los gastos de reparación del vehículo significan el 80% de su valor, teniendo en cuenta el precio de plaza y 7) Todo otro dato de interés.

Seguidamente y como hechos refieren que el accidente automotor que originó la presente demanda ocurrió el día 16/07/2021 en la Ruta Nacional 22, al km 1000, a las 18:55 hs aproximadamente. Que los vehículos involucrados fueron un automóvil Fiat Toro Volcano dominio AA916PR conducido por su propietario, el Señor Sergio Santiago Espul y un vehículo marca IVECO 170E22, Chasis con Cabina, dominio MOR307, con acoplado identificado con dominio AD344LJ, ambos de propiedad del Señor Luis María Miranda, conducido al momento del choque por el Señor Juan Manuel Carrizo, empleado de la sociedad Lugerres S.R.L. de la cual resulta socio-gerente el Sr. Miranda.

Refieren que el rodado propiedad de su mandante circulaba, a velocidad precaucional y respetando las normas viales y reglamentarias vigentes, por la mencionada Ruta Nacional 22 en sentido desde General Roca hacia Viedma, y a la altura del km 1000 fue impactado de manera semi frontal por Espul, quien circulaba en sentido Buenos Aires hacia Villa Regina a gran velocidad. Dicen que este último, en ocasión de ejecutar una maniobra imprudente por demás peligrosa, de manera repentina y brusca invade el carril contrario e impacta violentamente el vehículo de propiedad de su mandante del lado delantero del conductor, alojándose por debajo de aquel. Que a raíz del violento impacto se ve dañada de manera inmediata la totalidad del tren delantero de su vehículo y consecuentemente también se ve afectado el acoplado del mismo. Que como puede observarse, las innumerables roturas sufridas por el vehículo de su mandante y su acoplado, les permiten estimar la destrucción total del mismo. Que asimismo, y a consecuencia del estado deplorable en el que quedó su vehículo, la única manera de trasladarlo a su domicilio real sito en la ciudad de Tucumán (más de 1.600 km) es mediante una grúa especial de alta carga. Señalan que las condiciones climáticas imperantes el día del accidente resultaban adecuadas y no impedían la visual ni favorecían a la ocurrencia del accidente de marras. Que como consecuencia de este

impacto el rodado propiedad de Miranda (vehículo mayor IVECO y su respectivo acoplado) sufrió importantes daños materiales en su estructura, los que se detallan en los presupuestos N° 39.019 de Fiorasi S.A de fecha 25/08/2021 y de "Los changos" adjuntos en autos.

En lo que respecta al conductor del vehículo de propiedad de su mandante, indican que sufrió politraumatismos a raíz del fuerte impacto.

Que a partir de allí, comenzó toda una odisea para lograr que la aseguradora co-demandada brinde una respuesta que amerita el caso, atento a que su asegurado fue el único y exclusivo culpable del accidente relatado.

Aclaran que el Sr. Espul en tiempo y forma realizó la denuncia ante su aseguradora, quien identificó el siniestro bajo el N° 4-1141155 no obstante ello, nunca brindó ningún tipo de solución a los daños materiales injustamente causados, situación que motiva la presente interposición de demanda.

Que asimismo, la citada asegurada siempre estuvo en conocimiento de que la culpa era exclusivamente de su asegurado, tal surge del formulario de denuncia que acompañan, del cual surge -del relato del Sr. Espul- que *"al realizar una maniobra de esquite colisiona con su parte frontal a parte delantera izquierda de vehículo tercero, que circulaba por misma ruta pero en sentido contrario"*.

Seguidamente, en los términos y con los alcances del Art. 118 de la ley 418, y 90 y siguientes del CPCCN, citan en garantía a la compañía de seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada por ser la compañía que aseguraba al automotor causante del siniestro de autos al momento del hecho,

Imputan la responsabilidad en el acaecimiento del hecho al señor Espul en calidad de propietario y conductor de la cosa riesgosa, en virtud de lo normado en el artículo 1757 y 1758 del CCCN, citando doctrina y jurisprudencia en apoyo a cuya lectura me remito en honor a la brevedad.

Siguen diciendo que por otra parte, no se dan en el presente caso ninguno de los eximentes de dicha responsabilidad, especialmente indicados por el código de rito: a) El hecho del damnificado, mencionado en el art. 1729 CCCN. Dicen que el conductor del vehículo de su mandante venía conduciendo su automóvil con total cuidado y previsión, por su carril, respetando las distancias legales de la línea divisoria de la ruta. Que no

hubo culpa ni dolo de su parte. b) El caso fortuito o la fuerza mayor previsto por el art. 1730 del CCCN tampoco existió en el accidente de esta *litis*. c) El hecho del tercero por quien no se debe responder del demandado, conforme lo dispone el art. 1731 CCCN, tampoco existió en el accidente sufrido por mi mandante. d) El uso contra la voluntad expresa o presunta del dueño. Dicen que el rodado embistente estaba conducido por el demandado, quien contaba con cédula verde vigente, resultando propietario del automotor. e) Autorización administrativa y técnicas de prevención: agregan que no sirven para eximir de responsabilidad cuando el factor es objetivo.

Dicen que el art. 1758 CCCN establece la responsabilidad del demandado como dueño y guardián del automotor embistente, por el daño causado por éste. Que se considera guardián a quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene un provecho de ella y tal es la situación del codemandado Espul, no cabiéndole dudas que el demandado circulaba a una velocidad que a todas luces era excesiva, de acuerdo al lugar en que lo hacía. Que el lugar del hecho es populoso, dado que la Ruta Nacional 22 y sobre todo en dicho tramo es la principal arteria de traslado de camiones de gran porte, destinado al transporte de frutas por la actividad productiva propia de la región, motivo por el cual la circulación en la misma debe efectuarse con los recaudos que ello implica.

Dicen que los hechos ocurridos en la presente demanda son nítidos para resaltar la desatención del conductor Espul, y además, su negligencia, porque no sólo puso en el evento el factor objetivo del riesgo, sino que además lo repotenció con su mentado obrar negligente. En dicho sentido, si hubiera circulado dentro de los márgenes legales de velocidad permitida en dicha ruta nacional, ante cualquier eventualidad (como la que ha manifestado en su declaración jurada ante su aseguradora), habría podido disminuir su velocidad de manera correcta, para trasvasar cualquier tipo de irregularidad en la calzada y así evitar la cuestionable maniobra intempestiva que realizó, (la cual ni si quiera fue hacia su banquina reglamentaria, sino que, invadió de manera brusca y sin advertencia alguna el carril contrario) en una zona que se encuentra debidamente señalizada la prohibición de adelantamiento e invasión del carril contrario (doble línea continua amarilla sobre la calzada).

Citando jurisprudencia, dicen que es unánime el criterio jurisprudencial que enseña que todo conductor debe circular en condiciones tales de poder mantener sobre su rodado el dominio pleno, para responder a las distintas contingencias que el tránsito

vehicular presenta.

Afirman que el demandado ostensiblemente infringió los artículos artículo 48 de la ley 24.449 -inc. c- de la Ley Nacional de Tránsito: "*ARTICULO 48. - PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:...C) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia*". Siendo dicha normativa legal citada ccdte. con el inc. d y j; artículo 50; artículo 51 -inc b-; Artículo 52 -inc. b-; Artículo 64. En virtud de ello, destacan que, en rutas o vías con líneas continuas amarillas -en el particular doble- el traspaso o circulación sobre ellas se encuentra prohibido; siendo dicha conducta la desplegada por el Sr. Espul, lo cual constituye una grave falta por su inmensa proyección dañosa, al convertirse en su actuar en un obstáculo imprevisible para el conductor del vehículo de su mandante, quien transitaba normalmente por el carril y sentido correcto.

En otro de los acápites de la demanda exponen que el código de rito en su Art. 1.737 explica que existe daño cuando se lesiona un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva. Que el Art. 1738 establece la extensión de la indemnización del daño, que debe comprender la pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, el lucro cesante en el beneficio económico esperado de acuerdo a la probabilidad objetiva de su obtención y la pérdida de chances. Que la reparación integral de los daños sufridos se encuentra regulada en el Art. 1740 cuando dice: "*La reparación del daño debe ser plena. Consiste en la restitución de la situación del damnificado al estado anterior al hecho dañoso, sea por el pago en dinero o en especie*".

Reclaman por ello todos los costos que sufrió el actor, tanto en su patrimonio como en su órbita extrapatrimonial a raíz del accidente provocado por el demandado, que individualizan en daño emergente; gastos futuros de traslado; lucro cesante y daño moral.

Seguidamente fundan el derecho en los Arts. 14, 16, 17 de la CN; 1722,1737,1738, 1740, 1757,1758,1769,1772 del CCCN; art 48,50,51,52 y 64 de la Ley 24.449; ofrecen prueba y culminan con el petitorio.

El día 09/05/2023 se le asigna al trámite del proceso ordinario y de la acción se

dispone conferir traslado. Se dispone la citación en garantía de Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada. A la prueba anticipada peticionada, no siendo suficientes los fundamentos dados para otorgarla, ya que no se advierte sobre la existencia de peligro de que la prueba se pierda, o resulte muy dificultosa su producción si se aguarda hasta la oportunidad en que particularmente corresponda practicarla, ello en virtud a que de acuerdo a lo manifestado el vehículo se encontraría frente al destacamento Policial, sumado a ello considerando que su otorgamiento constituiría una franca violación al principio de defensa en juicio, debiendo en su caso darle participación a la contraparte, por lo que debería ser bilateralizada, no se hace lugar.

En fecha 05/06/2023 adjunta documental digitalizada y se presenta el señor Sergio Santiago Espul, con el patrocinio letrado de la abogada Margot E. Pérez Bambill.

Solicita la citación en garantía de la compañía aseguradora Río Uruguay Coop. de Seguros Ltda., plantea excepción de incompetencia, como de previo y especial pronunciamiento, en función de lo normado en los Arts. 5 -inc. 4º- y 347 -inc. 1º- del CPCyC, solicitando la remisión de los autos al tribunal natural al que objetivamente corresponden -Juzgado de Primera Instancia en lo Civil, Comercial, de Minería y Sucesiones N° 31 de la ciudad de Chole Choel-; se pronuncia acerca del pedido del actor para que se autorice la producción anticipada de prueba pericial sobre el camión y acoplado de su propiedad. Finalmente se reserva el derecho a contestar la demanda y ofrecer prueba. Ofrece prueba y culmina con el petitorio.

El día 07/06/2023 se lo tiene por presentado el demandado Sergio Santiago Espul, parte y con domicilio. Se dispone conferir traslado de la excepción de incompetencia planteada, y en virtud de lo dispuesto por el art 118 de la ley 17.418 se dispone citar en garantía a la compañía Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda.

El día 07/06/2023 adjunta copia digitalizada de Poder General para Asuntos Judiciales y documental, y se presenta el abogado Oscar Pablo Hernández, con el patrocinio letrado del abogado Gabriel Armando Hernández, en carácter de apoderado de Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda., a tomar intervención en estos autos, y a contestar la demanda, solicitando su rechazo con expresa imposición de costas a la actora.

Asume la citación en garantía reconociendo haberse vinculado con el Señor Sergio Santiago Espul, por haber contratado el seguro del automotor Fiat Toro 2.0

Volcano 4x4, Año 2.016, Dominio AA916PR, mediante la póliza de seguros N° 00:04:9755453-2, vigente al momento del accidente, conforme las condiciones y limitaciones de cobertura allí establecidas. Deja expresa constancia que el seguro se contrató con un límite de cobertura por Responsabilidad Civil limitada (Resolución S.S.N. N° 268/2021). Lesiones y/o Muerte de Terceras Personas Transportadas y No Transportadas y Daños a Cosas de Terceros No Transportados \$17.500.000 por acontecimiento.- Incluye Seguro Obligatorio Artículo 68 de la Ley 24.449 (Resolución S.S.N. N° 36.100).

Teniendo en cuenta que la "citación en garantía" carece de autonomía (art.118 Ley 17.418), su representada manifiesta que su intervención procesal se encuentra supeditada a la efectiva y necesaria participación en este proceso del asegurado demandado, de lo contrario no estará obligada a responder ante una eventual sentencia de condena que se adopte sin su debida citación e intervención en esta *litis*.

Además expone que su intervención se encuentra legal y contractualmente acotada por las características y límites de esa cobertura asegurativa denunciada por la cual la obligación de indemnidad es exclusivamente a favor del asegurado y en la medida de ese seguro, conforme lo establecido por las Condiciones Generales y Particulares, Anexos y Endosos que la integran y lo normado por las disposiciones de los Arts. 109, 111, 118, 61 segundo párrafo y ccdts. de la Ley 17.418. Asimismo, manifiesta que en caso que el asegurado decida ejercer su defensa en este proceso por medio de abogado particular, prescindiendo de la representación y patrocinio de los abogados que pone a su disposición la aseguradora que representa, serán por cuenta y cargo exclusivo de aquella todos los gastos, honorarios y costas correspondientes a la actuación de los profesionales que ejerzan su representación y/o patrocinio particular, conforme lo pactado en las condiciones generales y particulares de la póliza precitada (conf. Cláusula CG-RC 3.1 - Anexo CG-RC 0301, y Cláusula 3 de la Póliza Básica del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil).

Con las limitaciones expuestas de cobertura y citación contesta la demanda, solicitando el rechazo y la citación en garantía en todos sus términos, con expresa imposición de costas.

En cumplimiento de la carga impuesta por el código de rito, reconoce

únicamente: i) La existencia del accidente de tránsito referido en la demanda que tuvo por protagonistas a las partes, sin que esto signifique admitir, reconocer, ni consentir la desconocida mecánica del accidente y/o circunstancias de modo, tiempo y lugar de ocurrencia descriptas por la actora en esa presentación. ii) La existencia del seguro de responsabilidad civil hacia terceros del ramo automotor contratado con su mandante. iii) Que el hecho objeto del reclamo resarcitorio fue provocado exclusivamente por el accionar antirreglamentario y negligente del propio conductor del camión del actor.

Desconoce expresamente que el accidente que motiva este juicio haya sucedido de la manera descripta en la demanda, particularmente la mecánica, los hechos y circunstancias que sustentan la pretensión, los daños invocados y la exagerada e infundada indemnización pretendida.

Niega que el accidente sucediera en la forma y circunstancias descriptas en la demanda y que hubiese mediado culpa, negligencia, imprudencia, impericia o cualquier otro obrar antirreglamentario o antijurídico de parte del conductor del automotor asegurado. Niega que exista responsabilidad civil de la parte demandada en la producción del accidente de tránsito denunciado, por considerar que su comportamiento conductivo no tuvo incidencia causal en la producción del accidente, ni en el resultado dañoso, al menos a título de culpa, negligencia, impericia, imprudencia o transgresión a las normas de tránsito vigentes. Expone que el resultado dañoso fue consecuencia del obrar antirreglamentario y negligente de la propia parte actora. Niega y desconoce la apreciación, valoración, exposición y existencia de los hechos descriptos en la demanda, los daños alegados, los montos indemnizatorios pretendidos, la veracidad y autenticidad de toda la prueba documental e instrumental ofrecida y acompañada con la demanda al igual que su contenido. En suma, se desconoce todos los hechos y documentos expuestos en la demanda que no sean expresamente reconocidos en este responde y en particular: -Niega que los hechos ocurrieran como se describen en la demanda. -Niega que la responsabilidad del accidente fuera pura y exclusiva culpa del demandado. -Niega y desconoce que Juan Manuel Carrizo fuera empleado de la sociedad Lugerres S.R.L. de la cual además resultara socio gerente. -Niega que en el accidente el vehículo IVECO 170E22 fuera el embestido, que circulara a velocidad precaucional y respetando las normas viales y reglamentarias vigentes. -Niega que fuera impactado en forma semi frontal por el conductor del vehículo asegurado. -Niega que esta circulara a exceso de velocidad o gran velocidad. -Niega que realizara una maniobra imprudente, repentina,

brusca y peligrosa. -Niega que invadiera el carril contrario y que impactara violentamente con el vehículo de la parte actora, alojándose por debajo de aquél. -Niega que en forma inmediata se dañara el tren delantero y que se afectara el acoplado del mismo. -Niega que pueda considerarse destrucción total del vehículo. -Niega que deba ser trasladado a Tucumán. -Niega que la única forma de traslado a Tucumán lo sea mediante grúa. - Niega que el automotor del actor sufriera importantes daños materiales en su estructura. -Niega la autenticidad y contenido de los presupuestos acompañados así como también que los mismos se correspondan con los daños sufridos en el accidente de tránsito. - Niega que el conductor sufriera politraumatismos a consecuencia del impacto. -Niega que Río Uruguay no brindara respuesta alguna. -Niega que la aseguradora estimara siempre que la responsabilidad era exclusiva del asegurado.- Niega que surja del hecho un negligente accionar del demandado, su total y exclusiva responsabilidad en la producción del accidente y la obligación de la aseguradora de hacer frente al siniestro. - Niega que la demandada infringiera normas de tránsito y que cometiera falta grave alguna. - Niega que se den en el presente caso los presupuestos de responsabilidad objetiva y subjetiva de la demandada. -Niega que resulte aplicables al presente caso las normas del código civil y leyes especiales referidas a la responsabilidad que se invoca de la demandada. - Niega que sean de aplicación al caso de autos las normas, doctrina y fallos jurisprudenciales citados en la demanda, debido a que sus presupuestos fácticos difieren a los de autos, a las características personales del actor y a las circunstancias en que se produjo el accidente. - Niega la existencia y cuantía de los daños invocados en la demanda, la procedencia y legitimación del reclamo, los importes indemnizatorios pretendidos que resultan manifiestamente desmesurados, arbitrarios e infundados teniendo en cuenta que no guardan razonabilidad y proporcionalidad con las características alegadas. Expone que esa desmesura está reflejada en el excesivo, insólito, infundado y desconocido importe \$17.004.216,90 más intereses pretendido como resarcimiento por daños desconocidos e improbados. Que ese exagerado importe evidencia un claro abuso de la jurisdicción al amparo del beneficio de litigar sin gastos, al punto de desvirtuar su finalidad con una pretensión indemnizatoria desmesurada que configura una clara situación de *plus petitio* inexcusable.

Seguidamente desconoce en su totalidad la documental acompañada por el actor en la demanda, por no constarle la autenticidad y contenido de la misma, ser ajena a su

parte y no haber participado en su confección.

Niega y desconoce las fotos acompañadas y que los daños que muestras de los vehículos de la parte actora se correspondan con el siniestro.

Como realidad de los hechos expone que estará, en cuanto a la mecánica, desarrollo y demás circunstancias del hecho, a la descripción del mismo que formule el asegurado conductor del vehículo Fiat, a todo cual desde ya adhiere.

Sin perjuicio de ello deja sentado que su parte niega expresamente la mecánica del accidente descripta en la demanda y que exista responsabilidad civil del conductor del vehículo asegurado. Considera que su comportamiento no tuvo incidencia causal en la producción de accidente alguno, ni en el resultado dañoso, al menos a título de culpa, negligencia, impericia, imprudencia o transgresión a las normas de tránsito vigentes. Dice que circulaba a velocidad reglamentaria, manteniendo en todo momento el pleno dominio del rodado. Es por ello que deja también planteada subsidiariamente para el hipotético caso de considerarse que el accidente se produjo, que la responsabilidad debe ser atribuida en la medida que la actitud del accionante contribuyó a agravar el daño por no haber observado el comportamiento apropiado; pues la responsabilidad sólo puede surgir de la adecuada valoración del reproche de las conductas en orden a la previsibilidad de sus consecuencias -Fallos: 311:1227-(23/2/95, "Severino, Pedro Oscar c. Hormigonera Testa Hnos. S.A.", Fallos: 318:320).-

Afirma que el obrar antijurídico del conductor del camión interrumpió el nexo causal y hace a la actora responsable exclusiva de la producción del accidente, sus desconocidos daños, por los cuales no le corresponde a los demandados responder.

Sin perjuicio de la falta de responsabilidad de su parte, considera que resultan excesivos y totalmente improcedentes los daños reclamados por el actor, en virtud de no tener relación con el siniestro y no ajustarse a derecho, ni los montos ni los conceptos reclamados, negando que el actor se haya visto afectado en la forma que relata en la demanda. En definitiva expone que los reclamos de estos rubros son improcedentes por lo que solicita que oportunamente se resuelva su rechazo con costas.

Rechaza la liquidación practicada y la impugna por arbitraria, antojadiza y carente de sustento. Funda el derecho en las disposiciones del Código Civil y Comercial de la Nación, Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (Arts.13, 36, 39, 40 -incs. a, c y j-, 48

-incs. a y b-, arts. 64, 77 -incs. a, d, s y v- y cccts.), Ley N° 24.283, Ley N° 24.432 y arts. 730 y cccts. del CCyC, y disposiciones de la Ley N° 17.418, la doctrina legal y jurisprudencia.

Seguidamente ofrece prueba. Requiere que, al momento de dictar sentencia y cualquiera fuere la suerte que corra la demanda principal, se tenga especialmente en cuenta la normativa emanada de la Ley 24.432. Culmina con el petitorio.

El día 12/06/2023 los abogados Gonzalo N. Gatti y Nestor Reali -apoderados de la parte actora-, contestan traslado de la excepción de falta de competencia interpuesta por la parte demandada solicitando su rechazo.

Argumentan que en los presente autos también se demandó a la compañía Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada, que fue notificada, aceptó la notificación y contesto la demanda. Que por ello se encuentran dentro de lo previsto por el art. 118 de la Ley de Seguros, que autoriza a demandar ante el domicilio de la aseguradora. Que asimismo, el artículo 5° -inciso 4- del Código Procesal al determinar las reglas de la competencia dispone que la demanda podrá ser entablada *"en las acciones personales derivadas de delitos o cuasidelitos, ante el lugar del hecho o el del domicilio del demandado, a elección del actor"*. En virtud de ello, en el presente surgen tres opciones: lugar del hecho, domicilio del demandado o el de la aseguradora (siendo este último el optado por su parte), quien como dijo con anterioridad ha aceptado la competencia de este Juzgado. Que por su parte, el Sr. Espul no alega o invoca el perjuicio que le causaría la tramitación de la causa ante los tribunales de esta ciudad. Entienden que, la disidencia se encuentra resuelta con el acto procesal de la citada en garantía, quien ha aceptado la competencia y que siendo ella la que tiene la obligación de mantener indemne al asegurado aparece como más evidente y notoria la innecesariedad de la declaración de incompetencia en tanto y en cuanto la aseguradora es quien procesalmente tendrá una participación más activa en el desarrollo de la causa. En virtud de lo expuesto, solicitan se rechace la excepción interpuesta por el demandado.

Para el hipotético caso que se haga lugar a la peticionado por el accionado, solicitan se radiquen los presentes en los tribunales de la ciudad de Villa Regina, regulando costas por su orden atento a que su parte pudo considerarse con derecho a interponer la demanda en un domicilio donde la Aseguradora cuenta con una sucursal y, además, porque si la Aseguradora hubiera asumido la defensa del excepcionante

(demandada) no se hubiera cuestionado la prórroga de la competencia propuesta por su parte.

El día 12/06/2023 adjunta fotografías y se presenta el demandado a contestar la demanda, solicitando se desestime la misma con expresa imposición de costas a la parte actora.

Niega con carácter y alcance general toda afirmación contenida en el escrito de demanda que no resulte admitida en su contestación. Niega la procedencia del Derecho invocado por la parte actora. Asimismo, y por imperativo procesal niega en particular: que el accidente automovilístico sucedido el 16/07/2021 haya ocurrido como lo determina el actor en el punto III del capítulo sobre "Los Hechos"; que la zona del siniestro se encuentre señalizada con prohibición de adelantamiento e invasión del carril contrario por doble línea continua amarilla sobre la calzada; que la parte actora circulara a velocidad precaucional y respetando las normas viales y reglamentarias vigentes por la mencionada ruta nacional 22 a la altura del km 1.000 con sentido desde General Roca hacia Viedma; que su parte circulara a una velocidad a todas luces excesiva, de acuerdo al lugar en que lo hacía y que el sector de la ruta 22 fuese populoso; haber circulado fuera de los márgenes legales de velocidad permitida en dicha ruta nacional; haber ejecutado una maniobra imprudente, de manera repentina y brusca, invadiendo el carril contrario e

impactando violentamente el vehículo de propiedad del actor, alojándose por debajo de aquél; haber podido disminuir la velocidad de manera correcta para trasvasar cualquier tipo de irregularidad en la calzada y así evitar la maniobra realizada; que los hechos ocurridos fueren nítidos para resaltar la desatención del conductor de la camioneta Fiat Toro; que el actor haya conducido su vehículo con total cuidado y previsión por su carril respetando las distancias legales de la línea divisoria de la ruta; que el conductor del vehículo mayor haya sufrido politraumatismos a raíz del impacto sufrido; que a causa de la colisión se haya dañado de manera inmediata la totalidad del tren delantero del vehículo del actor, como también el acoplado, siendo incorrecto hacer una estimación de "destrucción total" para dicha unidad de transporte de cargas; que a consecuencia del estado en el que quedó el vehículo del actor la única manera de trasladarlo a la ciudad de Tucumán sea mediante una grúa especial de alta carga; que como consecuencia del impacto el camión del actor y su respectivo acoplado sufriera importantes daños materiales en su estructura, los que se detallan en los presupuestos de

Fiorasi y Los Changos que impugno en su autenticidad y contenido por no constarle; que haya sido toda una odisea lograr que la aseguradora y esta parte demandada brindasen una respuesta al actor. Expone que por el contrario, se hicieron diversas propuestas económicas, invariablemente desestimadas por arbitrio del interesado; que su parte fuere culpable del accidente; que la aseguradora hubiese estado en conocimiento de que la culpa en la producción del siniestro era exclusivamente del asegurado. Niega la autenticidad del relato que se le atribuye en el formulario de denuncia del siniestro cuando expresa: *"al realizar una maniobra de esquite colisiona con su parte frontal la parte delantera izquierda del vehículo ..."*. Dice que no es cierto que pueda descartarse la existencia de dolo o culpa por parte del chofer del camión. Niega que la responsabilidad del demandado sea tanto objetiva como subjetiva; que en la ocasión el haya obrado con negligencia y que haya puesto en el evento el factor objetivo del riesgo o que lo repotenciara; que no haya existido un supuesto de caso fortuito o de fuerza mayor como lo prevé el art. 1730 CCyCN; que no haya existido hecho de tercero con implicación en el siniestro; que corresponda condenar a la parte demandada a abonar al actor todos los rubros reclamados, con más intereses, depreciación monetaria si correspondiere, y ejemplar imposición de costas. Niega e impugna todos los rubros de la liquidación reclamados; niego enfáticamente la procedencia del daño emergente y los presupuestos adjuntados a la pág. 11 del cap. a) puntos 1, 2, 3 y 4 de la presentación del actor, que arrojan un total de \$10.328.963,90; niego que sea cierto que el actor padeció la destrucción de 5 neumáticos en el siniestro sucedido. Niega que sea procedente el método propuesto por el actor para determinar el valor histórico de los rubros detallados en la demanda, pretendiendo actualizarlos conforme a la prueba informativa que anuncia que remitirá a los emisores de los presupuestos acompañados, con aplicación de intereses según jurisprudencia vigente, desde el momento del hecho y hasta la sentencia; la procedencia y el importe de los gastos futuros de traslado del camión (Gruas Ejea) establecidos en la suma de \$955.832; el daño moral o cualquier clase de afectación espiritual en el actor, quien ni siquiera se encontraba ocupando su camión el día del siniestro; que el daño moral en este caso sea particularmente intenso en razón de tratarse de una persona joven de 26 años al momento del accidente, sostén económico de su hogar, que ostentando un excelente estado de salud, fue víctima de un accidente que repentinamente lo habría dejado sin ingresos y sin su única herramienta de trabajo que era el camión, el cual al día de la fecha se encuentra fuera de funcionamiento. Niega y rechaza el lucro cesante; que el

vehículo del actor operase regularmente como transporte de tipo comercial, utilizado para el traslado de mercaderías, resultando proveedor habitual de azúcar y verduras hacia los supermercados chinos de la zona, o a cualquier otra región del país; que por mes realizara no menos de 3 viajes, desde la ciudad de Tucumán hacia Choele Choel, o bien a otros puntos del territorio nacional. No le consta que el vehículo del actor prestara servicios para la empresa que gira bajo la razón social "Lusegles S.R.L.", ni que aquél fuese socio de esta entidad comercial. Niega que a raíz de los daños sufridos por la unidad y su acoplado, el Sr. Miranda se haya visto privado de poder cumplir con los servicios contratados por la mencionada empresa Lusegles S.R.L.; que esa privación de uso y pérdida de lucros haya comenzado en la fecha 16/07/2021, persistiendo en la actualidad; que durante ese largo lapso el actor no contara con los medios económicos para reparar su camión y acoplado; que sea cierto que por las averiguaciones pertinentes a empresas dedicadas al alquiler de camiones de similares características y destinados a idéntica actividad, se le haya informado al actor que el costo del alquiler diario de un camión y acoplado de similares condiciones ronde los \$45.000 (camión más acoplado); que suplir la ausencia del camión en cuestión, el cual habría dejado de producir rentas, costaría desde el 16/07/2021 al 27/05/2022 (300 días) la abusiva y exorbitante suma de \$13.500.000. Niega y rechaza los rubros privación de uso y lucro cesante; que asciendan a la suma de \$13.500.000 y que ella pueda ajustarse al momento del dictado de la sentencia; que para el caso de que no prosperen aquellos rubros sea procedente, que V.S. sea quien determine la indemnización por privación de uso, de acuerdo al lapso que demora la reparación del rodado, estimado en 4 meses; que tomando el parámetro del monto de \$45.000 diarios en concepto de alquiler de un rodado de similares condiciones, el último rubro reclamado ascienda a la suma total de \$5.400.000. Niega impugna y desconoce la autenticidad de toda la prueba documental adjuntada por la actora, por resultar la misma *res inter alios acta* con respecto a su persona.

Como realidad de los hechos expone que el tramo de la ruta donde sucedieron los hechos es un trayecto abierto, sin señales de precaución, sujeta a la regla general de velocidad permitida de 110 kms/hora para automóviles y 80 kms/hora para camiones, norma que fue respetada por su parte. En ese marco se trasladaba junto a su familia en el automóvil de su propiedad, una unidad de reciente fabricación e impecable estado de funcionamiento. Que al aproximarse al camión y acoplado del actor, adoptó la

precaución, como siempre lo hace, de corregir el rumbo de su vehículo hacia la derecha para establecer un margen ampliado de seguridad durante el cruce con un vehículo que como el del demandante es considerablemente más ancho que un automóvil familiar, y que además venía unido a un acoplado de importantes dimensiones, vacío de carga, que por su modo de arrastre sufre constantes modificaciones laterales en su desplazamiento con respecto a la unidad tractora, especialmente en trayectos en que se cruzaron. Que en dicha ocasión y de manera impremeditada, los neumáticos derechos de su automóvil perdieron apoyo y adherencia debido a que esa parte de la ruta se encuentra descalzada entre 20 y 30 cms., es decir el borde derecho de la carpeta asfáltica no termina a nivel con la banquina sino que ha quedado entre ambas una peligrosa y profunda hendidura o foseta, tanto más letal por tratarse de un tramo en curva en el que el rumbo de los vehículos, por efecto de la fuerza centrífuga, tiende a aproximarse sobremanera al margen derecho de su carril en el que, por el vicio material de la calzada según he señalado, los neumáticos quedan despojados casi enteramente de base de apoyo y rodamiento. Que la referida pérdida de estabilidad generó un desplazamiento aproximadamente en semicírculo de su automotor, girando sobre su centro de gravedad y con el riesgo de quedar expuesto a chocar con su lateral derecho directamente sobre el frente del camión Fiat Iveco que se aproximaba.

Expone que el indicado desplazamiento en semicírculo tiene una lógica explicación física: en virtud a que las ruedas del lado derecho de su unidad súbitamente perdieron apoyo y adherencia, mientras que sí la conservaban las dos ruedas del lateral izquierdo, el automóvil que el conducía quedó expuesto a una fuerza cinética superior en el margen derecho respecto del izquierdo, lo que produjo una acción de derrape en sentido semicircular de derecha a izquierda (sentido antihorario). Esa situación *in extremis* pudo evitarla mediante una maniobra que entonces describió como esquivar, aunque sería más exacto decir que fue una corrección inmediata y radical del rumbo, compensatoria de la rotación de su rodado, no logrando sin embargo que su camioneta recuperara una trayectoria completamente rectilínea, sino que sufrió una desviación (ahora de derecha hacia izquierda o en sentido levemente horario) colisionando en su margen delantero izquierdo con la porción izquierda de la cabina del camión que justo en ese momento transitaba por ese sector de la ruta. Que el referido impacto se produjo a la altura de la rueda delantera izquierda del vehículo de carga. Que como es natural, este suceso que explica de manera detenida y secuenciada, en los hechos sucedió de un

modo súbito e impremeditado. Que por lo tanto el actor ha pecado de ligereza al imputarle un comportamiento negligente en la relación de tránsito, tanto más agravante por el hecho de hacer acusaciones sin conocimiento de causas y sin tener presente que dicho infausto episodio puso en riesgo a su propia familia de la que el era responsable en ese momento, resultando que el origen del siniestro es ajeno a su persona y obedeció a una muy peligrosa irregularidad en el estado de la calzada, sufriendo por su parte los mayores perjuicios materiales como secuela del accidente. Que esta anomalía vial, que era imprevisible debido a no encontrarse señalizada y transitar ese sector de la ruta en horario sin luz natural, es un hecho ajeno a él y extraño a la cosa de su propiedad en que el actor fundó su reclamo resarcitorio, art. 1.757 del Código Civil y Comercial, ello así tanto desde el punto de vista estructural como del funcionamiento de la cosa.

Sigue diciendo que en oportunidad del siniestro de marras, él personalmente y miembros de su familia pudieron constatar *in situ* la existencia de aquella grave irregularidad en la conformación de la calzada, en franca violación de los arts. 21 y sgtes. de la Ley de Tránsito 24.449 y su Reglamentación respectiva (Decreto N° 779/95 del Poder Ejecutivo de la Nación, Anexo I de la Ley Nac. de Tránsito). Afirma que en dicha ocasión tomaron diversas fotografías y filmaciones que testimonian la existencia de un desnivel de aproximadamente entre 20 y 30 centímetros entre el límite exterior de la calzada y la zona de banquina, imágenes que son absolutamente elocuentes para graficar el descalce señalado, vicio estructural que tuvo primordial implicación causal en el accidente producido, por lo que solicita sea tenido debidamente presente al resolver este juicio.

Dice que en esas circunstancias las normas legales permiten que el dueño y el guardián de la cosa riesgosa involucrada en el hecho puedan exonerarse de responsabilidad probando una eximente, como en este caso, en virtud a que el daño fue causado por la implicación de un hecho o comportamiento ajeno por el que no se debe responder. Que el Art. 1.731 del código de fondo prescribe que para eximirse de las consecuencias de un hecho de tercero con el cual no se tiene una vinculación que obligue a responder, ese acto ajeno debe satisfacer los caracteres del caso fortuito. Que a su turno, el art. 1730 CCyCom. define el caso fortuito y la fuerza mayor como el "*hecho que no ha podido ser previsto, o que habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado*". Que todo lo indicado es de pertinente aplicación al subjuicio, por cuanto ese elemento

extraño es la irregularidad señalada en la calzada que tanto por su constitución física como, en última instancia, por su falta de señalización preventiva, es atribuible a las autoridades viales competentes, circunstancia que pide sea debidamente tenida en cuenta al resolver el fondo de esta *litis* eximiéndoselo de toda responsabilidad en el siniestro de marras.

Que asimismo, y por idéntica razón, deja desde ya reservado su derecho de reclamar los reembolsos pertinentes, o subrogar en ese derecho a su asegurador, ante la eventualidad de que, pese a los hechos narrados, se imponga cualquier clase de condenación en su contra.

Luego se expide por la improcedencia de los rubros reclamados, por no aportar el actor pruebas certeras y argumentos específicos de existencia objetiva que hagan saber los daños padecidos y sus respectivas cuantificaciones, y por sobredimensionar ostensiblemente los importes pretendidos. A lo señalado añade el aprovechamiento abusivo de la condición del actor como peticionario del beneficio de litigar sin gastos, exoneración que considera no debería ser utilizada como un fuero de impunidad para permitirse la libertad de reclamar sumas disparatadas y carentes de cualquier forma de validación objetiva, racional y económica.

Seguidamente ofrece prueba y culmina con el petitorio.

El día 12/06/2023 el demandado adjunta video -del lugar y el día del siniestro- en Google drive.

El 30/08/2023 se tiene por contestado el traslado respecto de la excepción de incompetencia planteada conferido en fecha 07/06/2023. Previo a resolver, se da vista de la excepción de incompetencia al Agente Fiscal en turno.

El día 20/09/2023 la Jueza titular a cargo de la Unidad Jurisdiccional N° 1 dicta sentencia interlocutoria que resuelve hacer lugar a la excepción de incompetencia planteada por el accionado, ordenando la remisión del presente expediente a esta Unidad Jurisdiccional a mi cargo, impone las costas por su orden y difiere la regulación de honorarios para el momento de dictarse sentencia definitiva.

En fecha 23/10/2023 recibo el expediente y asumo el conocimiento del proceso.

El día 03/03/2024 existiendo hechos controvertidos se recibe la presente causa a

prueba.

El 26/04/2024 se celebra audiencia preliminar, en la que se provee la prueba ofrecida por las partes.

El día 22/07/2024 se agrega digitalizado el informe presentado el día 04/07/2024, por la Fiscalía Descentralizada de Choele Choel.

En fecha 30/07/2024 el actor adjunta constancia de la Verificación Técnica Obligatoria (art. 34 de la Ley 24.449) y carnet de conducir del Sr. Juan Manuel Carrizo. En relación a la póliza de seguro, informa que la misma ya se encuentra agregada en autos y reconocida tanto por el demandado Espul, como por la aseguradora.

El día 02/08/2024 se agrega digitalizado el informe presentado el día 30/07/2024, por el Jefe del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Choele Choel.

El día 19/08/2024 el perito accidentólogo, Aldo Fabian Capitán, presenta pericia.

El día 19/08/2024 se tiene por presentada la pericia accidentológica Mecánica y de la misma se dispone conferir traslado a las partes.

El día 28/08/2024 el demandado, bajo el asesoramiento del perito consultor de parte Ing. Mecánico Marcelo Hostar, contesta el traslado de la pericia accidentológica vial practicada por Lic. Aldo Capitán, y solicita aclaraciones.

El día 02/09/2024 el apoderado de la citada en garantía contesta el traslado de la pericia accidentológica mecánica presentada e impugna la misma. A tal efecto deja expresa constancia que su parte no conciente sus conclusiones y adhiere en un todo a los términos de la impugnación presentada por el demandado asegurado Sergio Santiago Espul.

El día 04/10/2024 se agrega digitalizado el informe presentado en formato papel, el día 03/10/2024, por la Agencia Provincial de Seguridad Vial, por intermedio del Observatorio de Seguridad Vial.

El día 27/09/2024 el Perito Accidentólogo contesta la impugnación formulada por demandada y citada en garantía.

El día 08/10/2024 se tiene por contestada la impugnación de la pericia.

El día 25/10/2024 se celebra la audiencia de prueba.

El día 31/10/2024 se agrega digitalizado el informe presentado el día 31/10/2024 por IVECO ARGENTINA S.A.

El día 22/04/2025 se certifica la prueba producida, se declara clausurado el período probatorio y se dispone que firme que se encuentre la clausura del término probatorio, se pongan los autos a disposición de los letrados para alegar.

El día 07/05/2025 se publica como reservado el alegato presentado por la parte actora el día 05/05/2025, y en fecha 19/05/2025 se publican como reservados los alegatos presentados por la demandada y citada en garantía el día 14/05/2025.

En fecha 10/02/2026 habiéndose dictado sentencia definitiva en los autos "MIRANDA LUIS MARIA C/ ESPUL SERGIO SANTIAGO Y RIO URUGUAY COOPERATIVA DE SEGUROS LIMITADA S A S/ BENEFICIO DE LITIGAR SIN GASTOS", EXPTE. N° RO-02185-C-2022, y en atención al estado de autos, se dispone el cese la reserva de los alegatos presentados por las partes y el pasen para DICTAR SENTENCIA.

CONSIDERANDO: I.- Que han sido puestas las presentes actuaciones a despacho de la suscripta a los fines de resolver en torno a la procedencia de la acción de daños y perjuicios iniciada por el señor Luis María Miranda contra el señor Sergio Santiago Espul, habiéndose incorporado al proceso -luego de la aceptación de la citación en garantía- la compañía de seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada.

II.- Sin perjuicio de que la controversia ventilada por las partes ha sido expuesta a través del detalle pormenorizado de los hechos en el apartado precedente, cuyas piezas, en formato digital, obran agregadas a la causa en las fechas referidas en las results, he de hacer referencia en este punto, en forma resumida, a las posturas asumidas por las partes, desde que la ocurrencia del hecho expuesto por el actor -accidente de tránsito acontecido en fecha 16/07/2021-, si bien reconocido por el demandado y la compañía de seguros citada en garantía, difieren en las circunstancias fácticas que lo rodean, su mecánica, así como en la responsabilidad atribuida.

Respecto entonces al accidente de tránsito ocurrido el día 16/07/2021 en la Ruta Nacional N° 22, a la altura del kilometro 1.000, en el que intervinieron el automotor de propiedad del actor, marca IVECO 170E22, Chasis con Cabina, dominio MOR307, con

acoplado dominio AD344LJ -conducido en la oportunidad por Juan Manuel Carrizo-, y el vehículo marca Fiat Toro Volcano, dominio AA916PR, conducido por el demandado -asegurado por la Compañía de Seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada-, no hay dudas, desde que, todos han reconocido su producción.

Ahora bien todas las partes han sentado sus posturas difiriendo en las circunstancias fácticas acerca de la forma de su acaecimiento, y como dije respecto de la atribución de la responsabilidad en el mismo.

El actor explica que en la fecha indicada, siendo aproximadamente las 18:55 hs., en circunstancias en que el señor Juan Manuel Carrizo circulaba -a velocidad precaucional y respetando las normas viales- a bordo del vehículo de su propiedad (camión dominio MOR307, con acoplado dominio AD344LJ) por la Ruta Nacional N° 22, en dirección desde General Roca hacia Viedma, a la altura del km 1000, fue impactado de manera semi frontal por el demandado que circulaba en sentido Buenos Aires hacia Villa Regina a gran velocidad a bordo del automotor dominio AA916PR. En ocasión de ejecutar el demandado una maniobra imprudente, de manera repentina y brusca invade el carril contrario e impacta violentamente el vehículo de su propiedad del lado delantero del conductor, alojándose por debajo de aquel.

Que a raíz del violento impacto se vio dañada la totalidad del tren delantero de su vehículo y el acoplado del mismo y el conductor de su vehículo sufrió politraumatismos.

Lo hace responsable del accidente por considerar que ha sido exclusivamente el causante de la producción del evento dañoso.

Por su parte el demandado refiere que en la misma circunstancia, en la que él se encontraba circulando en el automóvil de su propiedad -junto a su familia- a velocidad reglamentaria, en el trayecto que se cruzó con el vehículo de propiedad del actor, al aproximarse al camión -y acoplado- del actor, adoptó la precaución de corregir el rumbo de su vehículo hacia la derecha para establecer un margen ampliado de seguridad durante el cruce y en dicha ocasión las ruedas del lado derecho de su unidad súbitamente perdieron apoyo y adherencia debido a que en esa parte de la ruta se forma una profunda hendidura (entre el borde derecho de la carpeta asfáltica y la banquina), se encuentra descalzada entre 20 y 30 cms., y es allí cuando pierde estabilidad y se

desplaza (derrapa) en semicírculo de derecha a izquierda, girando sobre su centro de gravedad y con el riesgo de quedar expuesto a chocar con su lateral derecho directamente sobre el frente del camión Fiat Iveco que se aproximaba. Que pudo evitar esa situación realizando una maniobra describió como esquivar, compensatoria de la rotación de su rodado, no logrando sin embargo que su camioneta recuperara una trayectoria completamente rectilínea, sino que sufrió una desviación (ahora de derecha hacia izquierda o en sentido levemente horario) colisionando en su margen delantero izquierdo con la porción izquierda de la cabina del camión que justo en ese momento transitaba por ese sector de la ruta.

Afirma que el origen del siniestro es ajeno a su persona y obedeció a una muy peligrosa irregularidad en el estado de la calzada.

Y a su turno la citada en garantía, Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda., expone que el hecho objeto del reclamo resarcitorio fue provocado exclusivamente por el accionar antirreglamentario y negligente del propio conductor del camión del actor, siendo que el demandado -conductor del vehículo asegurado- circulaba a velocidad reglamentaria, manteniendo en todo momento el pleno dominio del rodado.

III.- Dicho lo que antecede y planteada en estos términos la cuestión a dirimir, corresponde tener presente que no surge que se haya dado inicio a legajo penal alguno a raíz del hecho. Ello surge del informe agregado en formato digital el día 22/07/2024, presentado por la Fiscalía Descentralizada de Choele Choel. Allí -mediante Oficio N° 1285/2024-, la Dra. Analía Álvarez, Fiscal de Caso, informa que, habiendo compulsado los registros del sistema de gestión Choique de esa Fiscalía, con los datos aportados -siniestro acaecido Fiat Toro Volcano, patente AA916PR y un vehículo marca IVECO 170E22 Chasis con Cabina dominio MOR307 con acoplado identificado con dominio AD344LJ, el día 16/07/2021, y los nombres de los justiciables de la carátula del expediente RO-02184-C-2022-, no surge legajo penal.

Dicho esto, y no habiendo cuestiones de prejudicialidad que atender, he de exponer en este punto los fundamentos con base en la aplicación de la ley, reglas y principios en armonía con el ordenamiento jurídico y en base a la prueba adquirida en el

proceso, que me inclinan por resolver en el sentido que lo haré mas adelante.

Dispuesta la apertura a prueba, se ordeno la producción de la pericial accidentológica que estuvo a cargo del perito accidentólogo, Aldo Fabian Capitan, quien presenta su dictamen el día 19/08/2024.

Constituido el perito -juntamente con el demandado- en el destacamento de Seguridad Vial de Choele Choel, en el predio donde se encontraba el Camión marca IVECO -en sector de Ruta 22-, frente a la Caminera y del Km 999-, e inspeccionado dicho rodado y el lugar del hecho, expone que al momento de la inspección solo localizó en al zona del hecho, en el extremo de la cinta asfáltica sur un desnivel de calzada, no observando en el margen norte, dicho detalle.

Ilustra que en las fotografías acompañadas por el demandado, se observa un desnivel del extremo de la calzada (Ruta Nacional 22) de unos 20 cm. (+/-), y que en la fotografía agregada por la parte actora se observa que en la Ruta Nacional 22, en el tramo donde ocurrió el evento, existía desnivel de la calzada en referencia al extremo de la Ruta con banquina.

El perito, observa entre otros daños materiales causados, que en paragolpe delantero del camión Iveco, la parte afectada producto del choque es en el sector lado izquierdo, compatible con la dirección de impacto del sector del tren delantero y lateral izquierdo. En la foto tomada por el perito al lateral izquierdo del camión Iveco, se observa el desplazamiento de eje delantero, deformación de la puerta lateral del compartimiento de la caja donde se localiza el tanque de combustible, como así caja deformada en parte inferior, sector de guardabarros y escalera.

Luego expone la probable dinámica de los hechos conforme análisis accidentológico y respondiendo a los puntos de pericia propuestos por las partes dice que la zona más probable del hecho es aproximadamente en el km 1000 de la Ruta Nacional N° 22, distante a 1000 metros aproximadamente del Destacamento de Seguridad Vial Choele Choel. Tal circunstancia, relativa al lugar de ocurrencia del hecho, coincide con lo expuesto por las parte y la citada en garantía.

En cuanto a las trayectorias de los rodados, dictamina que previo al impacto el Fiat Toro (vehículo conducido por el demandado) circulaba por la Ruta Nacional N° 22 por el carril NORTE, desde el cardinal ESTE hacia el OESTE, y en el momento del

impacto se cruza de carril invadiendo la banda de rodamiento SUR, con sentido de circulación permitida de OESTE hacia el ESTE. Que por su parte el Camión Iveco con acoplado (de propiedad del actor) transitaba por la misma ruta, por el carril SUR, en sentido OESTE hacia el ESTE. Expone el perito que se observa en la zona aproximada del hecho, sobre cinta asfáltica, doble línea amarilla, y sobre sus extremos línea blanca continua, que por la zona por donde circulaba el Camión, 400 metros antes del inicio de curva, se localiza señalización vial de cartel vertical indicativo de sector de curvas. Que en el lugar por donde circulaba la Fiat Toro no se localizó señalización vial vertical, sino únicamente la menciona sobre la calzada en forma horizontal.

Requerido por las partes, el perito expone que se observan dos carriles de circulación de 3.30 metros cada uno, mas banquina de 2.80 metros de ancho lado norte, y 3.00 metros lado sur. Que la velocidad máxima permitida en la zona donde ocurrió el evento es de 110 km/h. Dice Capitan que en la zona de curvas se debe limitar al radio de la curvatura o velocidad máxima de la misma, tomándose todas las precauciones del manejo seguro y a la defensiva acorde a velocidad critica de la curvatura. Que teniendo en cuenta la curva de la zona del siniestro se establece en forma estimada el radio de curva en 181 metros, longitud de la cuerda C= 200 m, normal de la cuerda N= 30 m, coeficiente de adherencia 0.75, da una resultante de 131 km/hr la velocidad critica o estimada, por ende, se deberá contemplar el límite de velocidad permitida de 110 km/hr. Dice el perito que al no contar con relevamiento Policial, no le fue posible establecer las velocidades a la que circulaban los vehículos al momento del evento.

A los fines de describir la mecánica del accidente, el perito expone que en fecha 16/07/2021, a 18:55 hs. aproximadamente, en momento y circunstancias que el vehículo camioneta marca Fiat Toro, Dominio AA916PF, color blanca, conducida por Sergio Santiago Espul -acompañado de Margot Perez Bambil, Espul Candelaria Espul, Santiago Espul y Mariel Guardini-, circulaba por la Ruta Nacional N° 22, km 1000, por el carril norte, con dirección desde el cardinal este hacia el oeste (desde Choele Choel hacia Villa Regina), al pasar la zona de curva, muy probablemente pierde el control y estabilidad producto de morder banquina por desnivel descalzada, y en ese preciso instante, al intentar maniobrar la trayectoria de la unidad, se cruza de carril impactando con su zona frontal izquierda sobre la parte frontal del lado izquierdo del Camión marca Iveco, modelo 20-170E22, Dominio MOR 307 -enganchando con acoplado marca Montesur, Dominio AD 344 LJ-, conducido por Juan Manuel Carizo, quien circulaba

por el carril sur de la misma Ruta Nacional 22, pero en sentido oeste hacia el este.

Luego más adelante, avanzado el informe pericial y respondiendo a los puntos de pericia propuestos, expone que teniendo en cuenta el perfil de los daños de los rodados involucrados como así el probable ángulo de incidencia de impacto, el vehículo embistente físicamente es la Fiat Toro (conducida por el demandado), y embestido el Camión marca Iveco (de propiedad del actor).

Que la posible razón de pérdida de estabilidad y cruce de carril de la Fiat Toro es el probable desnivel de la calzada (extremo de cinta asfáltica y banquina).

Dice que el tipo de choque desarrollado es compatible con semi frontal o excéntrico, en forma angular para la Fiat Toro y lineal para el camión Iveco y más adelante en el desarrollo de su pericia expone que la mecánica del accidente relatada en la demanda es verosímil.

Describe el perito que las medidas de seguridad de los vehículos son transitar con precaución y en forma prudente de acuerdo a las reglas del manejo seguro y a la defensiva. Teniendo en consideración que la zona de curva es de gran amplitud y evidente para la zona donde ocurrió el evento, se deben tomar mayores recaudos en cuanto a la circulación. Que no se observa en la zona del evento que exista señalización vial que indique el estado de la calzada a los fines de alertar a los automovilistas el desnivel o ruta descalzada para que se tomen mayores recaudos en la circulación.

El informe del perito ha sido impugnado por el demandado, bajo el asesoramiento del perito consultor de parte, el Ingeniero Mecánico Marcelo Hostar -conforme surge del escrito presentado en fecha 28/08/2024-, y por el apoderado de la citada en garantía quien el día 02/09/2024 luego de dejar expresa constancia que no conciente sus conclusiones, adhiere en un todo a los términos de la impugnación presentada por el demandado.

En dicha oportunidad expone que el perito considera un radio de curvatura que no se condice con la geometría de la ruta cuando visiblemente este es próximo o superior a los 120° y con ello varía en forma considerable la velocidad crítica de un vehículo a la cual pierde el control y se desplazaría hacia el exterior de la curva y no como aconteció en autos hacia sentido

contrario por efecto del ostensible descalce de sector banquina norte. Que de esa forma, por no haber elementos objetivos de análisis no se pudo realizar el cálculo de la velocidad de los rodados con lo cual no resulta válido informar que el hecho haya sido consecuencia de un exceso de velocidad.

Que conforme a ello, dice el demandado que cotejando el desarrollo de ese ítem donde expone el especialista distintos cálculos y tomando en cuenta las fotos satelitales del Google maps (pág. 9 -parte 1-), fotos tomadas en el lugar (pág. 10,11 y 12 -parte 1-) indicadas como zona de posible pérdida de estabilidad previa al choque en estudio, y solicita que el perito exprese: a) qué diferencias existen entre la lectura de ambas expresiones (fotos satelital y ecuación); b) cuál es la medida de estudio empleado en el informe de Rutina de cómputos para análisis de colisiones, ya que en el croquis aparece un radio de curva con un ángulo de 90° y las fotos comprueban a simple vista otro tipo de valor para esa curva; c) exprese si el análisis de probabilidad se toma sobre un ángulo mayor, qué resultado arrojaría dicho estudio?; 5.- Además conforme su respuesta a la pregunta 2) del actor donde responde: Se observa dos carriles de circulación de 3.30 metros cada uno, más banquina de 2.80 metros de ancho lado norte, y 3.00 metros lado sur. Velocidad permitida en la zona donde ocurrió el evento máxima 110 km/hr. En zona de curvas se debe limitar al radio de la curvatura o velocidad máxima de la misma, tomándose todas las precauciones del manejo seguro y a la defensiva de acorde a velocidad critica de la curvatura. Teniendo en cuenta la curva de la zona del siniestro se establece en forma estimada radio de curva en 181 metros, longitud de la cuerda $C=200$ m, normal de la cuerda $N=30$ m, coeficiente de adherencia 0.75, nos da una resultante de 131 km/hr la velocidad critica o estimada, por ende, se deberá contemplar el límite de velocidad permitida de 110 km/hr. 6.- De similar forma en su respuesta a la pregunta 4) expresa: Al no contar con relevamiento Policial no es posible establecer velocidades que circulaban los vehículos al momento del evento.

Sobre la base de ambas respuestas 2) y 4), solicita que el perito informe: a) De manera pormenorizada cómo hizo o de dónde surgen los valores adoptados para describir como variable radio de curva en metros y coeficiente de fricción empleadas para ese tipo de cálculo? b) Si el ángulo del radio de curva que consta en foto satelital de Google maps y fotos del lugar es extremadamente distinto a 90° ?, en su caso, qué grado posee dicha curva?; además, c) considerando el grado del radio de curva, cuál

será el resultado final de velocidad de Fiat Toro con el nuevo ángulo?; d) Si en orden a lo indicado es posible arribar al mismo resultado de 131, 62 km/h cuando el radio de curva es disímil a 90°?; e) Cómo es posible ofrecer una estimación de velocidad resultante de 131 km/h en la respuesta 2) si en la respuesta 4) describe que no es posible establecer velocidades?; f) Requiere exprese el perito, considerando que es un estudio técnico científico, cuál es el margen estadístico científico de error (en más o en menos) que corresponde a dicho cálculo tomando en cuenta el resultado obtenido?; Y en su respuesta a la pregunta 9) referida a la mecánica del accidente relatada en la demanda por el actor es verosímil, indica: Conforme análisis realizado por este Perito en la mecánica de los hechos la demanda es verosímil. Solicita que indique el especialista cómo se conjuga esa respuesta con la versión de esa parte (demandada), luego de corroborar la existencia de terrible descalce de 20 cm. de la ruta en sector de banquina norte por donde circulaba la Fiat Toro, de la cual no consta ninguna mención en la mecánica de los hechos de la parte actora. Extremo que también considera se colige de verificar su respuesta a la pregunta 10) del actor aludida a cuáles son las correctas medidas de seguridad conforme la normativa Nacional y/o provincial, para circular sobre una ruta nacional, donde respondiera de manera contundente: Asimismo, no se observa que exista señalización vial que indique que la zona del evento el estado de la calzada fines alertar a los automovilistas el desnivel o ruta descalzada para que se tomen mayores recaudos en la circulación.

Luego las impugnaciones tienen que ver con los presupuestos presentados por el actor.

En cuanto a su croquis de la Probable dinámica de los hechos conforme análisis accidentológico (pag. 16 -parte 2-) Posible salida calzada de la Fiat Toro, Probable ángulo de impacto conforme daños de los vehículos e Infografía 3 D de probable incidencia del choque (pág. 17 - parte 2) y su respuesta a la pregunta 5) del actor referida a la mecánica del accidente, dice que el perito responde *"En fecha 16 de julio del año 2021, a horas 18:55 aproximadamente en momento y circunstancias que vehículo marca FIAT TORO, dominio AA916PF,....., quien circulaba por la Ruta Nacional 22, km 1000, carril norte, dirección y sentido desde el cardinal este hacia el oeste (referencia desde Choele Choel hacia Villa Regina) al pasar de zona de curva muy probablemente la Fiat Toro pierde el control y estabilidad producto de morder banquina por desnivel descalzada, y en ese preciso instante al intentar maniobrar su*

trayectoria de la unidad se cruza de carril impactando con su zona frontal izquierdo sobre la parte frontal lado izquierdo del CAMION marca IVECO". Que más adelante, en referencia al croquis y respuesta aludida, contestado con el informe adjunto al Expte. judicial el 19/08/24, elaborado por el Cuerpo de Seguridad Vial de Chole Choel donde informa de 4 siniestros ocurridos en la misma zona de estudio del caso de marras, requiere que el perito informe qué incidencia tiene la existencia de gran descalce de 20 cm. sobre sector de banquina norte respecto de todos los conductores que atraviesan esa zona?

En referencia a la pregunta 3) de la pág. 27 aludida a que Determine si conforme los daños que presentan los rodados intervinientes en el siniestro, el hecho pudo haberse producido en la forma relatada en la presente demanda, dice que la respuesta del perito fue que El hecho ocurrió de acuerdo a lo establecido en la mecánica de los hechos. Pero que al no hacer alusión alguna a los daños del camión, cuestiona cómo se colige ello con los presupuestos presentados y los detalles de materiales y M.O. allí consignados?

Respecto de la respuesta a la pregunta 5) de pág. 27, dice que detalla la mecánica y refiere que producto del choque el camión Fiat Iveco presenta ...*desplazamiento de cabina y carrocería, afectando por el desplazamiento ejes delanteros, sistema de suspensión paquete de elásticos, llanta delantera izquierda, larguero del chasis, sistema de dirección, caja de cambio, mando de transmisión cinética (sistema de cardan), caja del camión entre otros a considerar en análisis de reparabilidad*. A partir de allí peticiona que el perito indique cuál es el método o herramienta de estudio y análisis empleado para determinar la vinculación directa entre la referencia de daños en método de análisis mecánico funcional para determinar su reemplazo total y como sabemos esos hallazgos obedecen al siniestro o fueron anteriores o posteriores a éste p.ej. desgaste o fátiga de las piezas o sus materiales o traslado con grúa o por mal traslado etc. etc.?

Frente a tales impugnaciones y pedidos de aclaraciones, el perito se expide por presentación realizada en autos el día 27/09/2024.

Allí, dice que si bien es cierto que en el gráfico del formulario extraído del software Raact. con uso de Licencia autorizada, se observa en página 24 el gráfico con un ángulo de 90°, este gráfico es solo al efecto ilustrativo dado que dicha imagen en el programa se encuentra estática y explica que el Perito u operador no lo puede modificar. Que se observa en la imagen, como ejemplo, como se debe acotar las medidas de la

longitud de la cuerda y la normal, por ende los datos válidos son la información que el Perito retroalimenta al programa, que de allí nace el análisis objetivo. Que asimismo al realizar el cálculo de "la velocidad crítica en curva", simplemente consideró dicho dato a los fines ilustrativos, al no poder establecer la velocidad que animaba la Fiat Toro, no permitiéndole determinar si está relacionado con el factor velocidad de dicha curva por falta de "relevamiento criminalístico" al momento del hecho. Aclara que una simple fotografía o video casero no es elemento indispensable para establecer con sustento científico, por dicho motivo realizó estimaciones que están dentro de los parámetros de análisis de probabilidades basado en el método de Monte Carlo y en el análisis de la física y matemática forense.

Aclara también que el cálculo establecido entre la fotografía satelital y ecuación son parámetros de análisis válidos y por ende no existen diferencias en cuanto análisis, dado que sobre la imagen digital tomó referencias de longitudes para realizar el cálculo de velocidad crítica de la curvatura.

Sigue diciendo que consideró la información para retroalimentación en la carga de los datos del programa para que sean las correctas. Que ello puede verse con sencillez en la imagen adjunta. Que no debe confundirse un gráfico estático del programa con la información aportada al mismo. Que el gráfico es solo ilustrativo de como se deben tomar las medidas de la longitud de la cuerda y la normal propio del programa. Que el ángulo de la configuración geométrica de la curva esta dentro de los 120° (+/-) conforme análisis de los datos cargados al sistema, por ende, no se debe confundir con el gráfico estático o fijo que posee el programa de acuerdo a lo explicado anteriormente. Que si se basa en el ángulo mencionado van a existir variaciones de las cuales el radio de la curvatura va a depender exclusivamente de la longitud de la cuerda y su normal. Dice que el método utilizado para obtener el radio de la curvatura es mediante acotación de medición de longitud del Google Maps Earth (regla) y escala de imagen en Software de Faro Zone 3D (ya explicado en detalle en los puntos anteriores). Sigue explicando que el grado de la curva esta dentro de los parámetros de 120° , con un (+/-) 10% de posible margen error, lo cual no debe confundirse con el radio de la curvatura y por ende la velocidad máxima o crítica de la curvatura de acuerdo con la fórmula empleada y calculada. Que la configuración del tramado de la ruta nacional 22 se establece en grado de la curva. El radio de la curva se establece mediante las longitudes de la cuerda y la normal, luego se calcula la velocidad crítica o

máxima de la curvatura, el coeficiente de adherencia es el mismo para el cálculo de velocidad. Normalmente cuando un móvil supera este límite establecido de la velocidad crítica, la tendencia del vehículo es continuar casi en forma recta por cuestión de inercia y es allí donde normalmente pierde el control con posible mordida de banquina.

Explica también que la velocidad establecida estimada de 131 km/hr es válido para la velocidad crítica en curvaturas o máxima con respecto a la configuración del trazado o tramado de la Ruta Nacional 22, lugar donde ocurrió el evento conforme análisis de los autos y principalmente conforme lo indicado en el lugar del hecho por el propio demandado. Deja constancia que para el vehículo Fiat Toro no se logró establecer velocidad por carencia de relevamiento de Criminalística o de la Instrucción Policial, por ende, no debe interpretarse en forma errónea sus cálculos. La primera teoría es sobre el radio y velocidad crítica de la curva y la otra es factor velocidad que animaba el vehículo, siendo dos consideraciones totalmente distintas.

Expone que el estudio técnico científico para establecer radio de la curvatura, y velocidad crítica o máxima de la curva basado en el análisis de la física y matemática forense aplicado a la accidentología vial y la ciencia madre que es la Criminalística. Reitera que se estableció que la mecánica de los hechos es verosímil con lo relatado en la demanda dado el análisis serio y objetivo realizado por ese Perito.

Que si bien existe la probabilidad del descalce de la calzada por la banda de rodamiento que circulaba la Fiat Toro, conforme pruebas fotográficas o video que se han presentado por las partes en forma "simple", también es cierto que para determinar con sustento científico se debió realizar una correcta inspección ocular, fotografías y planimetría acotando todos los indicios y evidencias del momento del hecho, realizado por un Profesional en la materia, o mínimamente certificando el lugar y las fotografías por Escribano Público, aun sabiendo el demandado que no se iban a realizar actuaciones judiciales, debió tomar estos mínimos recaudos para que el Perito concluya con sustento y rigor científico de acuerdo a lo solicitado, pero esto no ocurrió aun cuando el demandado conoce los procedimientos acorde a su profesión y actuaciones en los diferentes procesos.

Con respecto a las medidas de seguridad, dice que si bien es cierto que en el informe no se observa que exista señalización vial que indique en la zona del evento el estado de la calzada, también se debe considerar, en cualquier tipo de curva, manejar en

forma segura y a la defensiva, dado que estaba circulando en las proximidades de la curvatura, que no hay que descuidar que el vehículo es comandado por el conductor y de él depende su maniobrabilidad y estabilidad. Por ende, su análisis está dentro de los parámetros de análisis pericial objetiva y con amplios argumentos.

Conforme la magnitud del impacto y las deformaciones producidas por el vehículo Fiat Toro sobre el tren delantero del Camión Iveco, no tiene duda de que al desprenderse metales pesados afectan a través de la fuerza de impacto y movimiento en pos impacto y deteriora las cubiertas delanteras dado su desplazamiento ya analizado con amplios argumentos en su pericia, como así lo presenciado por el propio demandado en su inspección del rodado Iveco, de la cual pudo observar la diligencia.

Con respecto al descalce refiere que ya informó que existe la posibilidad o probabilidad, de acuerdo a las simples fotografías agregadas por las partes y que tuvo en cuenta dentro del análisis pericial objetivo.

Al no poder analizar en forma exhaustiva los legajos de los accidentes que informa la Agencia Provincial de Seguridad Vial, refiere, no puede explorar, ni fundamentar qué incidencia tuvieron dichos siniestros con los autos de referencia.

Finalmente, antes de ratificar su labor pericial, deja constancia que le brindó la debida intervención al Consultor Técnico de la parte demandada -Marcelo Hostar-, oportunamente realizó debate por diferentes medios al momento de la pericia, y en ningún instante recibió objeciones o similares términos.

Expuesto el resultado de la pericia -y sus aclaraciones-, aprecio que el objeto principal de la pericia pudo ser cumplido y que lo dictaminado resulta claro, convincente y se ajusta a los requisitos de forma y fundabilidad. Y en concordancia con la demás prueba producida a los fines de dilucidar la dinámica siniestral, y las versiones de los hechos expuesta por el actor y el protagonista del accidente -el demandado- al contestar demanda, los hechos reales y probados, por su número, precisión, gravedad y concordancia, me permiten tener la convicción, según la naturaleza del juicio, y de conformidad con las reglas de la sana crítica, de que el siniestro ocurrió conforme fuera expuesto por la parte actora, esto es, que el día 16/07/2021, a 18:55 hs. aproximadamente, en circunstancias que el vehículo camioneta marca Fiat Toro, Dominio AA916PF, color blanca, de propiedad y conducida por Sergio Santiago Espul -acompañado de Margot Perez Bambil, Espul Candelaria Espul, Santiago Espul y

Mariel Guardini-, asegurada -conforme Póliza N° 00:004:9755453- por la compañía de seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada, circulaba por la Ruta Nacional N° 22, por el carril norte, con dirección desde el cardinal este hacia el oeste (desde Choele Choel hacia Villa Regina), y al pasar la zona de curva, aproximadamente a la altura del km 1000, en el trayecto que se cruzó con el vehículo de propiedad del actor, muy probablemente pierde el control y estabilidad producto de la maniobra realizada tendiente a corregir el rumbo de su vehículo hacia la derecha para establecer un margen ampliado de seguridad durante el cruce, y es allí donde producto de dicha maniobra, por la velocidad que animaba a su vehículo, muerde la banquina por el desnivel descalzada, y en ese preciso instante, al intentar maniobrar la trayectoria de la unidad, se cruza de carril impactando con su zona frontal izquierda sobre la parte frontal del lado izquierdo del Camión marca Iveco, modelo 20-170E22, Dominio MOR 307 - enganchando con acoplado marca Montesur, Dominio AD 344 LJ-, de propiedad del actor, conducido por Juan Manuel Carizo, quien circulaba por el carril sur de la misma Ruta Nacional 22, pero en sentido oeste hacia el este. Se constituye de tal forma el vehículo del demandado en el vehículo físicamente embistente del Camión marca Iveco (propiedad del actor).

Ahora bien, la circunstancia que acusa el demandado relativa a que el origen del siniestro fue la irregularidad en el estado de la calzada, es decir la existencia en la esa parte de la ruta de un descalce de 20/30 cms., de una "profunda hendidura" que se forma entre el borde derecho de la carpeta asfáltica y la banquina, que le hace perder la estabilidad de su rodado, no ha podido ser acreditada.

Si bien lo ha intentado, del diligenciamiento de oficios cumplimentado, se tiene que, requerido para que informe la nómina de la totalidad de accidentes automovilísticos que se han producido en el mismo lugar de la Ruta Nacional N° 22, en el kilómetro 999/1000, en los últimos 10 años, señalando las causas del siniestro, con especial interés en aquellos casos en que alguno de los vehículos involucrados se hubiese desviado en su trayectoria a causa del estado del borde exterior de la calzada, que no se encuentra nivelado con respecto a la banquina de tierra (zona exterior de la carretera o "arcén"), sino que forma un escalón notablemente sobreelevado, el oficial principal Sr. Roberto Cartolano, Jefe del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Choele Choel, informa -conforme se desprende del informe agregado el

día 02/08/2024- que esa Unidad Especial no cuenta con información precisa de accidentes ocurridos en el km 999/1000 de la ruta Nacional N° 22 en los últimos 10 años y que no se dedica a determinar las causas de los accidentes, sino que se limita luego de algún accidente a intervenir solamente al rescate de víctimas que se encuentran atrapadas y no pueden salir por sus propios medios.

Y surge del informe expedido por la Agencia Provincial de Seguridad Vial - agregado por providencia publicada el día 04/10/2024-, que en el periodo comprendido en el año 2017 hasta la fecha del informe (septiembre del 2024) ocurrieron 4 siniestros por colisión en el sector de la Ruta Nacional N° 22, Km. 999/1000, ocurridos entre transportes de carga y automóviles o entre camión y automóvil y automóvil con automóvil, con 1 víctima fatal cada uno, en los cuales la calzada se describe, en todos los casos como *"buena"* y solo en un caso como *"calzada Mojado por Lluvia"*.

Por otra parte y si bien no ha sido posible en autos establecer las velocidades a la que circulaban los vehículos al momento del evento, y siendo que el lugar del hecho se trata de una zona de curvas, sin señalización, debía el demandado limitar al radio de la curvatura o de velocidad máxima, tomando todas las precauciones del manejo seguro y a la defensiva acorde a velocidad crítica de la curvatura de aquella zona. Hago hincapié en la prudencia que debía mantener el demandado en la conducción de su vehículo por esa zona de la ruta en virtud de la dinámica siniestral expuesta que tengo por acreditada y como conductor del vehículo embistente, y considerando asimismo que el conducto del vehículo del actor contaba con licencia de conducir Clase E1 y E2, siendo estas licencias de habilitación profesionales para maquinaria pesada y articulada, E1 habilita camiones articulados/acoplados, mientras E2 autoriza maquinaria especial no agrícola (grúas, etc.), requiriéndose en ambos casos exámenes psicofísicos y prácticos. Dicha circunstancia surge de la documental adjuntada por el actor en fecha 30/07/2024 por haber sido intimado producto del diligenciamiento de la prueba documental en poder de las partes.

Con todo ello, tengo que no obró el demandado con el cuidado y previsión que dispone el Art. 1.724 del Código Civil y Comercial (en adelante CCyC). Debió en la ocasión tomar todas las precauciones para evitar la colisión con el vehículo del actor que se dirigía en la dirección contraria por su carril correspondiente. La maniobra del demandado, cuya realización fue reconocida por el en su contestación de demanda, si

bien tendiente a esquivar el defecto de la calzada, se constituyó en imprudente, peligrosa e implicó la invasión del carril contrario, impactando violentamente el vehículo propiedad del Sr. Miranda del lado delantero del conductor, de todo ello da cuenta también la propia pericia cuyas conclusiones he citado y que comparto en el caso.

Y con esto se descarta también de plano la versión fáctica esgrimida por la citada en garantía, quien pretende atribuir la causación del siniestro al actor

Con lo cual no caben dudas que el demandado fue el causante del evento ventilado en estos autos, en los términos de los Arts. 1.749, 1.751 y ccdtes. del Código Civil y Comercial de la Nación, como autor del daño, responsabilidad, que será extensa también respecto de la compañía de seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada, (conforme póliza N° 00:004:9755453), no advirtiéndose ruptura del nexo de causalidad por parte de la víctima o de un tercero por el que no deba responder.

Por lo tanto se hará lugar a la demanda entablada por Luis María Miranda, condenando al Señor Sergio Santiago Espul, ya que actuó de forma imprudente; violando el deber de cuidado que se debe al conducir un rodado y a la citada en garantía Río Uruguay Cooperativa de Seguros Limitada -respondiendo esta última en la medida del seguro-, en los términos de los Arts. 1.757, 1.758, 1.769 y concordantes del Código Civil y Comercial y normativa aparejada, todo de acuerdo a las constancias de autos.

A partir de allí no puede sino ratificarse la causación de los daños materiales acusados por el actor en el vehículo de su propiedad, los que serán tratados en cuanto a su pertinencia y extensión en cada caso en el punto siguiente.

IV.- Determinada la responsabilidad, corresponde que me ocupe del tratamiento de los rubros indemnizatorios reclamados por la parte actora. En tal sentido reclama los siguientes rubros:

1) DAÑO EMERGENTE: Por este rubro el actor reclama la suma total de \$10.328.963,90 reflejados en los Presupuestos que acompaño de Futalaufquen S.A. por la suma de \$499.469,94 correspondiente a los 5 neumáticos destruidos en el siniestro; y los expedidos por: Fiorasi S.A. (por la suma de \$3.388.393,93); Los changos (por la suma de \$1.871.100); y Los changos (por la suma de \$4.570.000) correspondientes a los demás daños estructurales y materiales sufridos por el camión y su acoplado.

Solicita que el valor histórico detallado se actualice conforme a la prueba informativa que se remita a los emisores de los presupuestos acompañados, con aplicación de intereses según jurisprudencia vigente, desde el momento del hecho hasta la sentencia.

Ahora bien, al contestar el traslado conferido, la citada en garantía, respecto de este rubro, se expidió negando expresamente que los presupuestos se ajusten a la reparación y repuestos de los reales daños del camión y a los valores de mercado. Niega que se correspondan a los daños sufridos en el vehículo de la parte actora en el accidente. Niega que el vehículo sufriera destrucción de cinco neumáticos y que los mismos antes del siniestro se encontraran en buenas condiciones de uso. Niega que el camión y acoplado sufrieran daños estructurales. Hace notar que se trata de presupuestos y que no prueban erogación alguna por parte de la actora, por lo que eventualmente no podrán ser considerados como un gasto de reparación y adicionársele intereses, menos aún desde el momento del hecho.

Niega en definitiva que le asista derecho al actor a reclamar la impensada suma de \$10.328.963,90.

Por su parte el demandado al contestar demanda, respecto de lo reclamado por este rubro, considera que no da precisiones de los gastos de reparación, por lo que ignora la real magnitud de los daños que describe el presupuesto de "Los Changos" y "Fiorasi S.A.". Señala que el demandante no ha aportado información suficiente para hacer saber cómo ha podido llegar a las cantidades extremas que invoca, ni qué parámetros ha adoptado al respecto, especialmente si se juzga el tenor de las fotos adjuntadas en que sólo aparecen evidencias de que el vehículo mayor recibió un impacto que no fue frontal, sino que se circunscribió solamente a la porción delantera izquierda del camión, no obstante lo cual considera evidente el intento del reclamante de que se reconozca una destrucción de alcance total sobre la unidad tractiva y asimismo la arrastrada.

Que lo mismo cabe decir de la afirmación de que a causa del accidente vial el camión del actor ha perdido 5 ruedas completas, lo que entiende descabellado y por eso el presupuesto de "Futalaufquen S.A." deviene improponible. Considera que la única rueda que pudo ser afectada de manera irrecuperable por el siniestro fue aquella donde impactó su automotor, pero en modo alguno puede admitirse como posible que se hayan

destruido otras cuatro, que se reclaman en sustitución con neumáticos flamantes.

Expuestas las posturas de las partes, hay que remitirse a la prueba producida, así las cosas, considero que la prueba pertinente es la pericial mecánica que estuvo a cargo del perito Capitan. En tal labor, el perito, al responder a los puntos de pericia propuestos describió los daños causados en ambos rodados producto del choque.

Expuso que La Fiat Toro presentaba deformación en zona frontal afectando paragolpe, alma del paragolpe, capot, guardabarros delanteros, compartimiento del motor, y en lo pertinente, y que hace a la eventual configuración del rubro en tratamiento, dictamino que el camión Iveco presentaba deterioro en la parte frontal izquierda, deterioro de guardabarros, desplazamiento de cabina y carrocería, afectando - por el desplazamiento ejes delanteros- el sistema de suspensión, paquete de elásticos, llanta delantera izquierda, larguero del chasis, sistema de dirección, caja de cambio, mando de transmisión cinética (sistema de cardan), caja del camión, entre otros, quedando a considerar en análisis de reparabilidad.

Requerido al perito para que indique si el presupuesto acompañado por el actor resulta verosímil y compatible con los daños sufridos por el camión y acoplado del actor, o en su caso determine el valor de las reparaciones y de la mano de obra, dice que dichos presupuestos son estimados a los daños y deformaciones recibidas en el camión Iveco con acoplado. Que en virtud que no tuvo la posibilidad de analizar las cubiertas en cuanto a los daños, sugiere cotizar solo las cubiertas delanteras dado que existe huella y vestigios del choque en parte frontal y desplazamiento de eje delantero y sin lugar a dudas dichas cubiertas han sido afectadas por estructuras rígidas al momento del choque y desplazamiento con averías pos-impacto. Agregó que la unidad tractora (camión Iveco con caja) aún en la actualidad no ha sido reparada, por ende, el tiempo estimado en la demanda para las tareas de reparación es verosímil y que la reparabilidad de la unidad peritada es compatible con los daños analizados.

Dijo que los daños de los vehículos involucrados guardan relación de causalidad con el siniestro que se investiga en los presente autos.

Preguntado sobre lo particular dijo que, habiendo analizado en forma minuciosa el perfil del daño del camión Iveco, y conforme cotización de presupuesto, establece con sustento mecánico que los gastos de reparación de dicha unidad supera ampliamente su valor, es decir supera el 80% del valor, por ende se puede considerar

"destrucción total". Informa que el valor del Camión Iveco, modelo 170E22, año de fabricación 2013, en buen estado de uso y preservación ronda en forma estimada la suma de \$50.000.000 y el valor de reparabilidad ronda en forma estimada la suma de \$81.970.311,93.

Al evacuar los puntos de pericia solicitados por la parte demandada, el perito describió el lugar y las condiciones en que se encontraba el camión peritado (camión y acoplado), diciendo que se trataba de un lugar privado (ó particular), que el propietario del lugar lo había prestado a título de colaboración -a requerimiento de la parte actora-. Observó el lugar que contaba con acceso sin cerco perimetral, de fácil acceso. Dice que el propietario del lugar manifestó que al momento del accidente el lugar donde quedó el camión estaba a la intemperie, observando faltantes de cubiertas, y de elementos del interior del camión (como radio estereo, cama cucheta, entre otros), refiriendo el mismo que fue retirado por personal que autorizo el actor, y que el acoplado fue llevado por otro camión de la misma empresa.

Seguidamente expuso los daños y deformaciones que presenta la unidad peritada a reparar: De la parte frontal: el sector de cabina y carrocería; alma de paragolpe; sustituir paragolpe delantero; sustituir las ópticas delanteras; reparar y alinear las puertas delanteras; reparar los soportes de espejos retrovisores; sustituir el tren delantero con repuestos originales (masa, frenos, pulmón de frenos, tornillos, llanta con cubierta), sustituir paquete de elásticos delanteros y hojas de elásticos, grampas y tornillos. Que corresponde verificar la parte mecánica del motor y sector de compartimiento del motor, sustituir radiador e intercooler y filtros de aires. Reparar paquete de elástico trasero izquierdo, verificar paquete de elástico trasero derecho, reparar mandos de barra de cardán (macho y hembra), sustituir cruzetas, reparar caja del chasis lateral izquierdo y alinear en forma integral la puerta de compartimiento, el guardabarros y la escalera lateral izquierda; sustituir guardabarros delanteros y guardabarros traseros izquierdo. Reparar el soporte estribos de cabina. Dice que otros arreglos a verificar son: caja de cambio, caja de dirección, diferencial, sistema de frenos, a los fines de verificar posibles averías, teniendo en consideración la magnitud del choque (desplazamiento de tren delantero más de 1.00 metros), deterioro de paquete de elásticos, desalineación de larguero del chasis lado izquierdo, modificación de estructuras fundamentales de la carrocería, entre otros. Dice que las cubiertas delanteras y trasera izquierda no se encuentran en el camión peritado, habiendo sido las mismas extraídas. Que ambos

espejos retrovisores han sido también extraídos. Que en el interior del habitáculo se observan elementos que han sido extraído los cuales no guardan relación con el choque por ende no considera los parámetros de reparabilidad.

Expone el perito que todos los daños mencionados están relacionados con el choque e impacto teniendo en consideración la inspección ocular y fotografías que anexa en la pericia y conforme documentales que se agregaron en autos. Afirma que la cotización realizada esta correctamente fundada conforme los daños y deformaciones que presenta la unidad peritada, pudiendo existir otras variantes y modificaciones en desarme de piezas de posibles daños o averías que no se observan a simple vista. Que si la unidad es sujeta a reparación se deberá contemplar en forma extra su traslado a los diferentes talleres, dado que la reparabilidad se realiza en forma sectorizada, por ejemplo reparación de paquete de elásticos solo se dedica a reparar dichos componentes y colocarlos a la unidad en su taller o en su efecto se debe trasladar al lugar donde se encuentra la unidad por ende el presupuesto se incrementa, como así el arreglo de alinear el chasis se realiza en área específica y comprende también el desarme completo de la unidad, extracción de cabina, motor, chasis, caja de cambio, etc.; que el sector mecánica solo incluye motor, dirección, sistema de embriague, sistema de frenos, reparación de tren delantero, y por otro lado la reparación de chapa y pintura y electricidad, es decir la cotización del presupuesto, solo contempla su reparación si el vehículo es trasladado a los diferentes talleres, que no se cotizo por el traslado en forma específica, por ende el presupuesto sería superior al cotizado.

Que si bien al momento de la inspección no se encontraban todas la ruedas colocadas en su lugar, el perito deduce, por el choque e impacto, sumado al desplazamiento del eje delantero y elementos rígidos, que no hay duda que existió deterioro de las cubiertas delanteras, no así con pocas probabilidades las cubiertas traseras del camión dado que no se observó en gran dimensión desplazamiento de eje trasero o estructuras rígidas desprendidas que pudieran dañar a las cubiertas. Por ende, se debe considerar en el presupuesto solo dos cubiertas delanteras, dado que la llanta delantera izquierda se encuentra deformada y el eje delantero desplazado hacia sector de rueda delantera derecha.

Agrega el perito que el Camión Iveco al momento de la pericia -inspección realizada el día 10/06/2024- no ha sido reparado.

Por otro lado, que si bien es cierto que se pueden realizar las reparaciones del camión en talleres de la zona, considera que la elección de un taller de confianza de la parte damnificada (actor) es un criterio que no debe evaluar ese Perito.

Impugnado el informe pericial, en lo que a este tópico concierne, la demandada -y citada en garantía-, en referencia a la respuesta brindada por el perito a la pregunta 8) del actor, aludiendo a la verosimilitud de los presupuestos que presento en su demanda, dice que el perito indica *"En virtud que este Perito no tuvo la posibilidad de analizar las cubiertas en cuanto a los daños, solo sugiero cotizar cubiertas delanteras dado que existe huella y vestigios del choque en parte frontal y desplazamiento de eje delantero y sin lugar a dudas dichas cubiertas han sido afectadas por estructuras rígidas al momento del choque y desplazamiento con averías pos-impacto"*. Dice que la pregunta sería cuál es la razón por la cual al no constatar la existencia del estado de dichas cubiertas y su posible desgaste refiere cotizar las 2 delanteras como si estas fueren nuevas?, Y si el golpe ha sido solo en un solo, por qué alude a ambas?, También si como mera hipótesis de trabajo podría hablarse del buen estado de las mismas post impacto?, o que al resultar optimas hayan sido extraídas por su propietario para ser empleadas en otra unidad -como de hecho entiende que aconteció con el acoplado.

En referencia a la pregunta realizada al perito para que 3) Explique cómo puede justificar con certeza que los deterioros y/o faltantes que eventualmente reporte fueron causados en el accidente sucedido el día 16/07/2021 y no en una fecha distinta, anterior o posterior a dicho siniestro vial, solicita que aclare o indique cuál es el mecanismo o método científico por el cual arriba a la conclusión que los daños constatados en camión Fiat Iveco se corresponden al accidente de marras y no con daños preexistentes o anomalías de desgaste por uso. Luego requiere que explique: cómo puede estar deformada la parte trasera del paquete de elásticos cuando el golpe ha sido en sector frente?. Dice que de las fotos de pág. 14 -parte 1- consta que todo el frente parrilla está intacta después del siniestro y después en la foto de la pág. 2 -parte 2- aparece con

faltantes o totalmente desarmado. Que en la foto de la pág. 11 -parte 2- el sector de puerta de compartimiento de caja esta deformado, preguntándose cómo pueden saber si eso es del siniestro o no. Respecto a la referencia al tanque de combustible de foto pag.11 -parte 2-, pregunta ¿Cómo se sabe si el tanque es el de fabrica o tanque auxiliar? y qué diferencia existe entre ese y el presupuestado en doc. de Fioresi S.A. y Ortega Camiones? ya que estos refieren a tanques nuevos; se pregunta Cuál es la razón por la cual el perito describe que el camión presenta desperfectos en sector del comando de barral del cardan, o diferencial con pérdidas de aceite, al igual del detalle consignado pág. 23 de M.O. donde se indica cambio de tanque de combustibles, reparar sistema de cardan, bajar caja de cambio, verificar motor?; Cuál ha sido el método de análisis mecánico funcional para determinar su reparación y como saben si esos hallazgos obedecen al siniestro o fueron posteriores p.ej. traslado con grúa o errores en desplazamiento?; Requiere al perito que indique del presupuesto de Fiorasi S.A. que se refiere con Nucleo Compact. 4.56/ 6.21?; Y del Presupuesto de Ortega Camiones SA Juan D. Perón s/n Alderetes (Tucumán), que significa IVE AXLE HEAD ASSY?

En referencia a la pregunta 4 de pág. 32, referida Describa el Sr. Perito el estado de conservación de cada una de las ruedas (estructura metálica/llanta y neumático correspondiente) que posee el camión, así como todas las del acoplado, señalando al tribunal en cada caso el porcentaje de desgaste que presentan y su vida útil restante, solicita que indique por qué razón solicita que se cambien ambas ruedas delanteras cuando el impacto solo fue sobre rueda del sector conductor y conforme surge de sus fotos pág. 14 -parte 1- y pág. 2 -parte 2- consta que la rueda delantera derecha esta intacta ya que no fue afectada por el sector del choque.

En referencia a la pregunta 13 de pág. 29 -parte 2- expone que el especialista responde: *Habiendo analizado en forma minuciosa el perfil del daño del camión IVECO, y conforme cotización de presupuesto se establece con sustento mecánico que dicha unidad supera ampliamente el valor de la unidad, es decir supera el 80% del valor por ende se puede considerar "destrucción total". Valor de unidad Camión IVECO – modelo 170E22, año de fabricación 2013, en buen estado de uso y preservación ronda en forma estimada en \$ 50.000.000.* En este aspecto dice que la referencia de los daños observados en el camión Fiat vehículo Iveco 170e22, el perito indica que la caja de cambios afectada, al probar sentado en la cabina, donde manipulando la palanca, la misma se encontraba trabada, pregunta el demandado ¿cómo

asevera el perito de manera certera y científica la existencia de tal anomalía o desperfecto en dicha pieza si no la ha abierto o desarmado?. A ello interroga ¿por qué motivo señala que la caja ha sufrido un daño total, cuando la misma no recibe un golpe directo del choque?, entiende que a lo sumo podría hablarse de desalineamiento del conjunto motor/embrague/caja de cambios o que se haya trabado el varillaje impidiendo la normal colocación de los cambios. Considera que antes de postular el perito un cambio total de dicha pieza, es necesario desarmarla para ver el alcance pormenorizado de los daños ya que el impacto no fue sobre la caja y por ende jamás podría verse afectado todos los engranajes. En apoyatura de ello advierte que no se observan daños en la carcasa, y con ello suponer el cambio por una caja nueva resulta aventurado sin saber exactamente si existe un simple desperfecto o no, sumado al desgaste natural de dicha pieza en un camión de varios años y km andados.

Al momento de evacuar todas estas impugnaciones y pedidos de aclaraciones, el perito considera que su análisis de reparabilidad esta correctamente fundado en su especialidad y capacitación realizada en CESVI Argentina. Expone que conforme la magnitud del choque, el perfil de los daños de los vehículos, no tiene duda de que el camión Iveco ha adquirido los daños y deformaciones analizados con amplios fundamentos en su pericial.

Explica que fundamenta los daños del camión por la magnitud del impacto, siendo normal el deterioro de elementos parte de la estructura del mismo por la sencilla razón que el camión esta unificado por dos largueros, y esta estructura rígida de gran importancia es la que ensambla los demás componentes del vehículo, por ende ante un impacto de estas características no hay duda que la fuerza actuante del choque se transfiere a los demás elementos ensamblados y así produce la secuencias de los daños detallados en su pericia.

Aclara que el paquete de elástico trasero fue deteriorado producto de la fuerza de impacto del eje delantero con daño del larguero hacia atrás, que eso fue corroborado por ese Perito en la inspección, como así también ilustró al demandado dichos detalles por lo que tuvo la posibilidad observar dichas circunstancias. Tampoco tiene dudas de las demás partes del camión que han sido afectadas por el choque e impacto. Con respecto a la caja de cambio observó inconsistencia en el mando de la palanca de cambio, aclarando que la única forma de verificar el tipo de daños es desarmando la

misma, y que por dicho motivo solo cotizó la mano de obra. Agrega que los repuestos posibles de sustitución por deterioro se realizan al momento del desarme y su respectiva verificación. Indica y aclara -por haber sido requerido por el demandante- que el artículo o código 500053721: IVE AXLE HEAD ASSY, se refiere al conjunto cabezal de eje del diferencial, conforme lo consultado por la casa de repuesto que emitió el presupuesto.

Respecto al estado de conservación de cada una de las ruedas (estructura metálica/llanta y neumático, el perito responde que ya fue contestado en puntos anteriores, ampliando solamente que ambas ruedas han sido afectada por estructuras rígidas de la unidad y por el desplazamiento del eje delantero.

No tiene dudas el perito de que los daños del camión están relacionados con la mecánica de los hechos establecidos en su pericia, como así del análisis general que ha realizado con objetividad. Tampoco tiene duda de los daños y deformaciones producto del choque entre los rodados, dado que estableció en la pericia, como así las partes han realizado sus propios relatos de los hechos, y por el análisis de reparabilidad que se efectúa de acuerdo con el perfil del daño del vehículo siniestrado, siendo la técnica empleada la sugerida por CESVI estudio de reparabilidad de los vehículos.

Dice que si bien es cierto que existe la posibilidad que se hayan deteriorado algunas partes del camión en su acarreo del lugar del hecho hasta el lugar donde se depositó, también es cierto que si se adquieren daños extras es producto de las averías sufridas producto de la magnitud del choque generado por la maniobra de la Fiat Toro, por ende, si existen otros daños extra también se deben cotizar por los motivos expuestos.

Continúa sus explicaciones diciendo que en este tipo de choque de gran magnitud no hay duda que las partes mecánicas de la unidad siniestrada se ven afectadas por la fuerza del impacto y movimiento posteriores, por ende la caja de cambio se verificó trabada e inconsistencia al momento de la inspección, como así se cotiza solo mano de obra, sin los posibles repuestos por averías que se realiza en momento del desarme. Entiende que es errónea la interpretación de la parte impugnante cuando dice: "...con ello suponer el cambio por una caja nueva resulta aventurado...". Aclara que en ningún momento de su pericia habla de cambiar o sustituir la caja de cambio, sino que sugiere bajar, verificar y ensamblar dicha caja de cambio, por ese motivo es obvio que merece una cotización, que ninguna casa mecánica realizaría el trabajo en forma *ad honorem*

porque no es así en el mundo reparador.

Evaluada la pericia mecánica -y sus aclaraciones- en lo que hace a los daños sufridos por la unidad perteneciente al actor, fundantes del presente rubro reclamado, tengo que otra de las pruebas que he merituado y que me inclinan por el su acogimiento favorable, es la documental acompañada por la actora, a instancia de la demandada.

En tal sentido el día 30/07/2024 el actor acompañó, por haber sido intimado producto del diligenciamiento de la prueba documental en poder de las partes, la constancia de realización de la Verificación Técnica Obligatoria (art. 34 de la Ley 24.449) que acredita que su vehículo -el camión IVECO- al día 05/05/2021 (dos meses antes al acaecimiento del siniestro objeto de autos el día 16/07/2021) se encontraba "APTO" sin observaciones, lo que me lleva a considerar con grado de verosimilitud que transcurrió la inspección satisfactoriamente, cumpliendo con las normas de seguridad mecánica y emisiones contaminantes exigidas por la ley, encontrándose autorizado dicho rodado para circular libremente por haberse determinado conforme se lee de la RTO que el vehículo contaba -al momento de la inspección- con las condiciones mínimas que garantizaban la seguridad.

Siendo entonces que la pericia constata daños -a raíz del accidente investigado- de tal magnitud en elementos esenciales del camión -tren delantero, chasis, estructura del motor, tanque de combustible- cuyos gastos de reparación superan el 80% del valor de dicha unidad -lo que hace que pueda considerarse "destrucción total"-, y que tornan inviable su reparación, ello sin considerar, ni cotizar los gastos de traslado a los diferentes talleres mecánicos -dado que la reparabilidad se realiza en forma sectorizada-, lo que hace que el presupuesto sea aun muy superior al cotizado, y siendo que al día de la fecha el camión del actor no ha sido reparado, corresponde hacer lugar al rubro debiendo la unidad siniestrada ser reemplazada.

Sin ánimo de ser reiterativa, tengo que el perito estimó en su pericia que el valor de unidad Camión IVECO, modelo 170E22, año de fabricación 2013, en buen estado de uso y preservación rondaba -al momento de realizar su labor pericial-, en forma estimada la suma de \$50.000.000 y el valor de reparabilidad rondaba por aquel entonces la suma estimada de

\$81.970.311,93.

Con el informe de IVECO Argentina S.A. -agregado por providencia de fecha 31/10/2024- se corrobora que el modelo 170E22 fue discontinuado y su reemplazo cuesta entre USD 83.000 y 87.000, configurando el valor de plaza del rodado. En tal sentido y requerido para que informe el precio en plaza de un camión IVECO 170e22, idéntico al que pertenece al actor y en el caso de que se encuentre fuera de producción, informe el valor actual de un modelo de similares características, informa que el modelo 170E22 está discontinuado de la oferta comercial desde el año 2019, por lo que no cuentan con un precio de referencia específico. Agrega que el modelo 170E22 era considerado dentro de la gama de los semipesados, y que hoy en día ocupando ese lugar se encuentra el Tector Evo 170E28, que cuenta con más equipamiento. Informa que los precios del mismo varían entre los 83.000 y 87.000 U\$D, dependiendo del modelo particular.

En consecuencia, he de establecer la procedencia del rubro por la suma de \$ 50.000.000 conforme surge de la pericia reseñada, con más intereses desde la fecha de realización de la misma - 10/06/2024 - por encontrarse ya actualizado a ése momento el valor de una unidad Camión IVECO, modelo 170E22, año de fabricación 2013, en buen estado de uso y preservación con más intereses que se devenguen desde ese momento y hasta su efectivo pago de conformidad con la tasa nominal anual (T.N.A.) establecida por el Banco Patagonia, agente financiero de la provincia, para préstamos personales Patagonia Simple conforme doctrina legal sentada por el STJRn en los autos "MACHIN, JUAN AMERICO C/ HORIZONTE ART S.A. S/ ACCIDENTE DE TRABAJO (L) - INAPLICABILIDAD DE LEY", EXPTE. N° BA-05669-L-0000.

2) GASTOS FUTUROS DE TRASLADO: Por este rubro reclama la suma de \$955.832 por el servicio de carretón para trasladar el camión desde Choele Choel hasta San Miguel de Tucumán y que funda agregando el presupuesto expedido por GRUAS EJE A. Peticiona que el valor histórico del presupuesto se actualice con aplicación de intereses según jurisprudencia vigente, desde el momento del hecho hasta la sentencia.

En oportunidad de contestar la citación, la citada en garantía, sostuvo que negó que el camión deba trasladarse a Tucumán y que además para ello se necesite de un

auxilio. Negó también que el traslado tenga un costo de \$955.832,00. Indicó que se refiere a un presunto gasto que no se efectivizó por lo que eventualmente no corresponde aplicar interés alguno. Negó que le asista entonces al actor derecho a reclamar suma alguna por este rubro y menos aún el excesivo monto pretendido.

Y a su turno el demandado considera que la pretensión del actor de contratar un carísimo sistema de transporte por grúa especial para grandes pesos, para trasladar el camión siniestrado y su acoplado desde Choele Choel hasta la lejana provincia de Tucumán -servicio que sólo empresas muy especializadas en la materia podrían cumplir- resulta manifiestamente antieconómica. Sostiene que en este caso propone a la conocida entidad Gruas Ejea, con un costo económico que dadas esas singulares circunstancias es superlativo. Entiende que ese traslado es innecesario toda vez que el camión puede ser reparado en la zona donde actualmente se encuentra depositado, existiendo en esta vasta región, es decir desde Choele Choel hasta la ciudad de Neuquén, numerosa cantidad de talleres con el instrumental y personal especializado para efectuar eficazmente esa tarea, por lo que se opone a esta irrazonable y dispendiosa pretensión del actor, solicitando su rechazo con costas.

Expuestas las posturas de las partes en relación al presente rubro, y siendo que se ha determinado la responsabilidad en la causación del siniestro y en consecuencia de los daños causados como consecuencia del mismo, he de remitirme a la pericia accidentológica mecánica realizada en autos. Allí el perito deja constancia que el rodado peritado se encuentra situado en el predio del destacamento de Seguridad Vial de Choele Choel, en el sector de Ruta 22, Frente a la Caminera. En tal sentido, siendo que no puede permanecer allí y debe serle reintegrado a su titular registral quien se domicilia la ciudad de Banda del Río Salí, Departamento Cruz Alta, de la Provincia de Tucumán, conforme surge del Poder acompañado como documental de demanda, resulta razonable que su traslado -sin reparación- deba realizarse a través del servicio de traslado.

Y aun cuando la prueba acreditante del monto del presente rubro reclamado -aclaro- se trata de documental que fue desconocida por el accionado y la citada en garantía, en cuanto a su autenticidad y veracidad o exactitud de contenido (ya que fue realizada sin su intervención, ni posibilidad oportuna de contralor) y el mismo -presupuesto acompañado por el actor- no ha sido ratificado en su autenticidad por prueba informativa en subsidio, considero que la suma requerida resulta prudente para

el tipo de traslado a realizar.

En tal tesitura, habiendo sido acreditado por la actora los hechos en los que funda el rubro en tratamiento, reconoceré la procedencia del mismo como fuera peticionado en la demanda, en la suma de **\$955.832**. A dicha suma deberá adicionarse intereses que deberán computarse oportunamente, desde la fecha del hecho -16/07/2021- y hasta el 30/04/2023 de conformidad a la tasa establecida por el Banco de la Nación Argentina para préstamos personales libre destino en operaciones de hasta 72 cuotas mensuales conforme doctrina legal sentada por el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro en los autos caratulados "FLEITAS, LIDIA BEATRIZ C/ PREVENCION ART S.A. S/ ACCIDENTE DE TRABAJO", EXPTE. N° H-2RO-2082-L201 (Sentencia N° 62 de fecha 03/07/2018), y desde el 01/05/2023 hasta el momento del pago efectivo, deberán calcularse intereses de conformidad con la Tasa Nominal Anual (TNA) determinada por el Banco Patagonia S.A. para Préstamos Personales Personas Humanas (mercado abierto/ clientela general/ joven), de conformidad a la nueva doctrina legal sentada por el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro, en la sentencia dictada en fecha 24/06/2024, *in re* "MACHIN, JUAN AMERICO C/ HORIZONTE ART S.A. S/ ACCIDENTE DE TRABAJO (L) -INAPLICABILIDAD DE LEY", EXPTE. N° BA-05669-L-0000, modificada por Acordada N° 23/2025 -de fecha 30/09/2025- dictada por el Superior Tribunal de Justicia.

3) DAÑO MORAL O AFECTACIÓN ESPIRITUALES LEGÍTIMAS:

Citando doctrina y jurisprudencia sobre el rubro, el actor -mediante apoderados- reclama por daño moral la suma de \$1.500.000.

Expone que el artículo 1.738 del Código Civil y Comercial de la Nación dispone que la indemnización incluye especialmente las consecuencias de la violación de los derechos personalísimos de la víctima, de su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y las que resultan de la interferencia en su proyecto de vida. Dice que el Art. 1.741 legitima para reclamar la indemnización de las consecuencias no patrimoniales al damnificado directo.

Refieren que el daño moral en este caso es particularmente intenso, en razón de tratarse de una persona joven de 26 años al momento de accidente, sostén económico de su hogar que, ostentando un excelente estado de salud, es víctima de un accidente que repentinamente lo deja sin ingresos y sin su única herramienta de trabajo que era el

camión que al día de la fecha se encuentra sin funcionamiento.

Al momento de contestar el traslado de la citación, el apoderado de Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda., niega y desconoce la edad del actor al momento del accidente, que el mismo fuera el sustento económico de su hogar, que antes del siniestro gozara de excelente estado de salud, que el camión fuera su única herramienta de trabajo y que repentinamente por los hechos se encontrara sin ingresos.

Niega que sufriera padecimientos físicos y espirituales, angustias, incertidumbres y lesiones a sus afecciones. Niega que los Artículos 1738 y 1.741 del Código Civil y Comercial de la Nación resulten aplicable al presenta caso. Niega también que resulte aplicable la jurisprudencia y doctrina que se desarrolla y eventualmente que se trate de situaciones similares.

Expone que el actor reclama sin derecho daño moral como un daño autónomo, pero lo cierto es que la independencia de éste daño muy pocas veces logra acreditarse en la práctica, y en el caso concreto no lo prueba ni siquiera mínimamente refiriendo solo consideraciones generales inexistentes en el actor.

Y a su turno el demandado se opone a cualquier forma de imposición de condena en concepto de "daño moral" en primer lugar porque debe respetarse la directriz dogmática instituida muy claramente en el Art. 1741 del Código Civil y Comercial, que sólo legitima la indemnización del daño moral (o "consecuencias no patrimoniales") respecto del damnificado directo, no así del indirecto. Dice que víctima directa de un acontecimiento ilícito es la persona que ha tenido intervención en ese hecho como sujeto pasivo. Esta observación que hace es dirimente de la materia por cuanto el Sr. Miranda ni siquiera se encontraba tripulando su camión el día del siniestro, sino que esa unidad en oportunidad de suceder el accidente estaba al mando de su dependiente. Quiere decir que bajo ningún modo puede el actor atribuirse el carácter de damnificado directo del daño moral, lo que obliga a rechazar de plano y liminarmente este rubro de su demanda por falta de legitimación activa.

Afirma que al reclamo le falta la caracterización del agravio que el actor aduce haber sufrido, es decir la naturaleza de las lesiones a los sentimiento que pudiera el pretensor haber experimentado.

Citando doctrina y jurisprudencia a cuya lectura me remito, dice que no corresponde dictar condena resarcitoria por daño moral a favor del actor. Ello así porque éste no estuvo presente en el accidente de marras, de manera que no padeció experiencia traumática alguna por dicha razón; y si en efecto hubiese tenido esa vivencia tampoco quedaría autorizado a esa clase de reclamación en virtud a que no se trató de un accidente que tuviera secuelas personales. Agrega que ninguno de los involucrados resultó con daños de dicha envergadura, surgiendo ello de la propia prueba documental aportada por el actor.

En efecto, la Certificación de Actuaciones Judiciales, solicitada por el dependiente del actor en fecha 16/07/2021, concluye textualmente diciendo que a las 22:18 hs., el funcionario policial del Cuerpo de Seguridad Vial se comunicó con el Sr. Fiscal en turno, quien indicó que se realicen solamente Investigaciones Preliminares Internas del accidente en orden a que en el mismo "Sólo se produjeron daños materiales" (sic).

Para el caso de la perturbación que ese siniestro proyectó sobre los eventuales negocios futuros que el Sr. Miranda tuviera en vistas con la explotación de esa unidad de transporte, corresponderá en su caso (con las prevenciones formuladas en el presente escrito) un resarcimiento al daño patrimonial, si lo hubiere debidamente acreditado, pero jamás en concepto de daño moral lo que implicaría una duplicación del resarcimiento por el mismo concepto.

Por lo expuesto solicita que este rubro sea desestimado en su totalidad, con costas.

Expuestas las posturas sobre el rubro reclamado, desde ya adelanto que corresponde el rechazo de la postura del demandado en tanto como bien se infiere de la lectura del Art. 1937 del Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante CCyC), en lo que hace a la personalidad del daño, *"El perjuicio, para ser resarcible, debe ser personal de quien reclama su indemnización. Esto implica que únicamente la persona que sufrió el daño (aquella cuyos intereses fueron lesionados mediante el hecho lesivo) puede requerir su reparación, y resulta inadmisibles reclamar a nombre propio la reparación de daños ocasionados a terceros... Tanto si quien reclama la reparación es la víctima del hecho ilícito (damnificado directo) como si se trata de un tercero que ve lesionado un interés propio como consecuencia de aquel (damnificado indirecto) la*

pretensión resarcitoria se refiere a la vulneración de intereses propios o personales de quien demanda, lo que excluye implícitamente el supuesto inverso...". CARAMELO, Gustavo, PIZASSO, Sebastian y HERRERA, Marisa, Código Civil y Comercial de la Nación Comentado, Tomo IV, Libro Tercero, Artículos 1251 a 1881, 1a Ed., Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Infojus, 2015, 672 p., págs. 457 y 458.

Conforme el art. 1738 del CCyC, la indemnización comprende, entre otras cosas, las *"afecciones espirituales legítimas"*, es decir, el daño moral o extrapatrimonial. *"La referencia del texto [el art. 1738 del Cód. Civ. y Com. de la Nación] a las afecciones espirituales legítimas le confiere al daño moral un contenido amplio, abarcativo de todas las consecuencias no patrimoniales. En ese sentido ha descendido notoriamente el "piso" o "umbral" a partir del cual las angustias, molestias, inquietudes, zozobras, dolor, padecimientos, etcétera, determinan el nacimiento del daño moral, acentuándose la protección de la persona humana"* (Lorenzetti, Ricardo L., "Código Civil y Comercial de la Nación", T. VIII, p. 485, Rubinzal-Culzoni Editores, Sta. Fe, 2015).

En el caso de autos, el actor -como titular registral del automotor siniestrado- alegó haber experimentado un agravio moral a raíz del accidente por haberse quedado sin ingresos y sin su única herramienta de trabajo como sostén económico de su familia, ello, al día de la fecha por encontrarse el camión sin reparación.

Si bien en tales supuestos el daño moral en principio no se presume y, por ende, debe ser probado, quedan a salvo las hipótesis contempladas por el Art. 1744 del CCyC. De esa norma se infiere una clara excepción a la regla general de la carga de la prueba cuando los daños surgen notoriamente de los mismos hechos que lo ocasionaron.

Ello implica que la respectiva facultad judicial debe ser ejercida con rigurosa medida, analizando detenidamente la índole del hecho generador de la responsabilidad y demás circunstancias concurrentes.

En el caso de autos, al margen de cualquier valoración sobre la intencionalidad y de acuerdo con lo que surge directamente de los hechos, la actitud del demandado y de la aseguradora sobrevino reticente, no solo al negar la responsabilidad en la causación del evento dañoso sino en directamente atribuírsela al conductor del vehículo de propiedad del actor y luego en infravalorar los daños del vehículo siniestrado y forzar el rechazo de la contingencia cubierta (daño total). Todo ello en perjuicio de los intereses del actor, y, desde mi óptica, con suficiente entidad para causar esa conducta por sí

misma un menoscabo que excedió lo estrictamente patrimonial y se proyectó como un agravio moral indemnizable.

La indemnización de consecuencias no patrimoniales debe fijarse ponderando las satisfacciones sustitutivas y compensatorias que pueden procurar las sumas reconocidas (Art. 1741 -último párrafo- del CCyC).

Ahora bien, no es fácil determinar el importe tendiente al resarcimiento de este rubro porque, justamente, no se halla sujeto a cánones objetivos, sino a la prudente ponderación sobre la lesión a las afecciones íntimas del perjudicado, a los padecimientos que experimenta y a la incertidumbre sobre su restablecimiento, en síntesis, a los agravios que se configuran en el ámbito espiritual de la víctima, que no siempre resultan claramente exteriorizados.

Su monto, así, queda librado a la interpretación que debe hacer el sentenciante a la luz de las constancias aportadas a la causa, tratando de analizar, en cada caso, sus particularidades, teniendo siempre presente que su reparación no puede ser fuente de un beneficio inesperado o enriquecimiento injusto, pero que debe satisfacer, en la medida de lo posible, el demérito sufrido por el hecho, compensando y mitigando las afecciones espirituales sufridas.

No puede dudarse en el caso respecto de la configuración del presente daño sufrido por el actor, titular registral del camión dañado en el año 2021 que al día de la fecha permanece sin ser reparado y alojado en otra provincia alejada a su domicilio, habiendo además tenido que recorrer un largo camino en busca del reconocimiento de su derecho. Reclamos extrajudiciales, mediación, hasta culminar con la interposición de la demanda y su posterior tramitación cumpliendo todas las etapas, por la persistencia de la accionada en su postura, en clara violación a sus derechos.

Ello implica una agonía en el tiempo que produce inevitablemente una sensación de desprotección, inseguridad y vulneración de los derechos de la reclamante, que bien debe indemnizarse bajo este rubro.

Acreditada la responsabilidad de la demandada, he de concluir que el daño moral se ha configurado.

Al momento de cuantificar el rubro -ponderando la dificultad de dicha tarea- al carecer de estándares objetivos o fórmulas matemáticas, lo razonable es encontrar un

sucedáneo al estado negativo; hallar causas externas que produzcan placeres y alegrías que logren compensar los padecimientos sufridos, en el marco de las facultades que acuerda el Art. 147 del CPCyC.

Evaluada la prueba, en esta tesitura, y a los fines de cuantificar este menoscabo que configuro de plano acaecido y procedente, teniendo presente que la actora ha estimado el monto reclamado en la demanda y siendo que la misma data del año 2022, computando entre las consideraciones que se trata de una deuda de valor; procurando, siempre en la medida de lo posible, verificar que los importes que se establezcan guarden relación con los fijados en casos anteriores tal como sostuviera la Cámara de Apelaciones de esta Circunscripción -con voto de los Dres. Peruzzi y Sosa-, hace ya más de dos décadas en el recordado precedente "PAINEMILLA C/ TREVISAN" (J.C. T° IX, págs. 9/13); tendré en consideración lo resuelto por la Cámara de Apelaciones en autos "VR-00103-C-2024 - SILENZI, LUCIANO ESTEBAN C/ SEGUROS SURA S A S/ SUMARÍSIMO - DAÑOS Y PERJUICIOS, DENUNCIA LEY 24.240" de fecha 18/02/2026

En función de lo expuesto, dentro de los parámetros de prudente discrecionalidad y considerando especialmente el destino o uso al que estaba afectado el vehículo siniestrado (transporte de carga), y por estimarlo equitativo y suficiente para que la actora cubra gastos de su interés que le proporcionen satisfacciones y compensen o aminoren las aludidas consecuencias no patrimoniales padecidas, fijo el resarcimiento por daño moral en la suma de **\$4.500.000** (Art. 1741 del CCyC y Art. 147 del CPCyC) con más intereses a una tasa pura anual del 8%, desde que se produjo el perjuicio (16/07/2021) hasta la fecha de la presente sentencia. Y a partir de entonces y hasta su pago, de conformidad con la Tasa Nominal Anual (TNA) determinada por el Banco Patagonia S.A. para Préstamos Personales Personas Humanas (mercado abierto/ clientela general/ joven), de conformidad a la nueva doctrina legal sentada por el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro, en la sentencia dictada en fecha 24/06/2024, *in re* "MACHIN, JUAN AMERICO C/ HORIZONTE ART S.A. S/ ACCIDENTE DE TRABAJO (L) -INAPLICABILIDAD DE LEY", EXPTE. N° BA-05669-L-0000, modificada por Acordada N° 23/2025 -de fecha 30/09/2025- dictada por el Superior Tribunal de Justicia .

4. LUCRO CESANTE: Al reclamar el presente rubro, los apoderados del actor lo conceptualizan y aseguran que su mandante habría sufrido en el peor de los casos por

lo menos pérdida de chances lucrativas ya que se dedica específicamente a brindar el servicio de transporte de mercaderías desde Tucumán hacia Rosario, Buenos Aires y el alto valle del país conectando productores y comerciantes de ambas zonas. En virtud de ello, y por cuestiones impositivas, se ha creado la sociedad de Responsabilidad Limitada Lusegles S.R.L. la cual se encargaba de realizar la facturación de los viajes llevados a cabo por el dañado camión, pero siempre siendo propiedad del mismo y ejerciendo dicha administración el Sr. Miranda.

Dicen que el vehículo gravemente dañado se constituía como transporte de tipo comercial, utilizado para el traslado de mercadería, resultando proveedor habitual de azúcar y verdura de los supermercados chinos de la zona, en lo que respecta tan solo a los viajes realizados a dicha zona del país.

Cuentan que por mes realizaba no menos de 3 tres viajes, desde la ciudad de Tucumán hacia Choele Choel o bien a otros puntos del país, prestando servicios al momento del hecho para la empresa Lusegles S.R.L.. Que a raíz de los daños sufridos por la unidad y su acoplado, el Sr. Miranda se vio privado de poder brindar el servicio contratado por la mencionada empresa, lo cual le significa al día de hoy una disminución de sus ingresos económicos, en relación a dicho camión. Que dicha privación de uso y pérdida de lucro cesante comenzó en fecha 16/07/2021 persistiendo a la actualidad, atento a que no cuenta con los medios económicos para reparar su camión y acoplado, es decir por un lapso de al menos 10 meses.

Dicen que a los fines de cuantificar el daño sufrido realizaron averiguaciones pertinentes en empresas dedicadas al alquiler de camiones de similares características y destinados a idéntica actividad, quienes les han informado que el costo de alquiler diario de un camión y acoplado de similares condiciones ronda en los \$45.000 (camión más acoplado). Que en consecuencia, suplir la ausencia del camión en cuestión -el cual ha dejado de producir renta alguna- costaría desde el 16/07/2021 al 27/05/2022 (300 días) la suma de \$13.500.000, suma que reclaman por este rubro, solicitando se ajuste al momento de dictado de sentencia.

En subsidio y para el caso de que no prospere el presente rubro, solicitan se determine indemnización por privación de uso, de acuerdo al lapso que demora la reparación del rodado, estimado en cuanto menos, 4 meses. Tomando dicho parámetro y el monto de \$45.000 en concepto de alquiler de una rodado de similares condiciones, el

rubro reclamado ascendería a la suma total de \$5.400.000.

Que en dicho aspecto la jurisprudencia es unánime al establecer que la mera privación implica al usuario un perjuicio cierto y por consiguiente resarcible.

Destacan que quien detenta un rodado, lo tiene para usarlo y de esta manera llenar una necesidad, que, como en el caso del accionante, usualmente lo utiliza para lograr sus desplazamientos en infinidad de diligencias que diariamente debe realizar.

Al contestar el traslado, la citada en garantía refiere que el actor reclama por este rubro la ganancia que con certeza se ha dejado de percibir (lucro cesante actual) o que con certeza se dejará de percibir (lucro cesante futuro) y la pérdida de chances lucrativas.

Niega que el actor se dedicara a brindar servicio de transporte de mercaderías desde Tucumán hacia Rosario, Buenos Aires y el Alto Valle, conectando productores y comerciantes de estas zonas del país. Considera que no puede soslayarse que en la demanda se reconoce que este servicio en realidad era prestado por la empresa Lusegles S.R.L. con el camión y acoplado, es decir que no era el actor quien prestaba los servicios que invoca sino esta firma por lo que en definitiva carece Miranda de legitimación activa para reclamar este presunto daño. Que si esto era así, quien se vio privado de prestar los presuntos y desconocidos servicios era Lusegles S.R.L. y no el actor, resultando el reclamo y pretensión de este último, improcedente.

Sin perjuicio de ello niega que esta privación de uso y pérdida de lucro cesante comenzara en fecha 16/07/2021 y que persista hasta la actualidad. Niega que el actor alquilara el Camión y acoplado a la firma Lusegles S.R.L., que percibiera por ello suma alguna y que el costo del uso diario del Camión pueda estimarse en \$45.000,00.

Entiende que el reclamo del lucro cesante resulta entonces improcedente.

Que idénticos fundamentos corresponde también al pretendido reclamo de indemnización por privación de uso, dice que Miranda no era quien lo estaba usando. Pero además el tiempo estimado de 4 meses no tiene sustento alguno y no se corresponde con el tiempo real de reparación de las unidades.

Niega que la Jurisprudencia y doctrina reseñada sean aplicables al presente caso y que se trate de situaciones similares.

Y finalmente el demandado, en relación a este rubro, refiere que advierte un muy serio inconveniente, porque quien contrata y cobra los servicios de transporte de carga con terceros no es la persona física Luis María Miranda, sino la sociedad Lusegles S.R.L. Dice que es completamente indiferente que el actor sea socio e incluso que eventualmente fuere el gerente de esa entidad, que se trata de dos personas jurídicas perfectamente diferenciadas, por lo que en este caso particular, y con arreglo al principio de independencia de las personalidades, el Sr. Miranda carece de legitimación activa para demandar el presente ítem, lo que deberá oportunamente disponerse con costas.

Sin renunciar a lo expuesto, sino como complementación, señala puntualmente que el importe pretendido por el actor en concepto de daño material por lucro cesante desde la fecha del siniestro hasta la de su presentación judicial, es objeto de un sobredimensionamiento a todas luces inadmisibles.

Que se indica una cantidad de dinero (\$13.500.000) que además de inopinada, sumada al daño emergente, totaliza casi \$24.000.000, lo que excede incluso el precio de compra de un camión como el siniestrado, resultando inverosímil que un transportista pueda pretender un recupero de inversión para dicha unidad en el corto período de menos de 1 año (300 días), lo que no ocurre ni en las más prósperas organizaciones de transportación de los países más avanzados en la materia, calculándose que dicho plazo promedio es de unos 8 a 10 años, según los casos.

Que para una empresa de transporte muy bien organizada, se calcula que el período de recupero de la inversión en las unidades de transporte pesado, también llamado período de "repago", se sitúa en promedio en torno a los 9 años, considerándose una ganancia neta de entre el 10 y el 30 % del flujo de caja en promedio para esa actividad.

Que asimismo, los cálculos actuariales promedio indican que un camión de transporte de 15 años de antigüedad ha perdido un 80 % del valor venal originario, disminución que se presenta en las unidades de arrastre al cabo de 22 años, mientras que los costos de mantenimiento son relativamente muchos más altos, con lo que las ratios de utilidades disminuyen considerablemente a lo largo de aquellos tiempos.

Que siguiéndose esa pauta económica, y suponiendo un negocio bien administrado y funcionando de manera próspera, en un año la pérdida podría estimarse

en ingresos equivalentes a aprox. el 10% del precio de la unidad de transporte, en la hipótesis de máxima.

Aclara que todos estos datos y estadísticas fueron tomada de informes oficiales, perfectamente contrastables, concretamente del "Modelo de Costos Carreteros (Memoria de Cálculo y Manual de Uso) de la Dirección Nacional de Planificación del Transporte de Cargas y Logística", publicado por el Ministerio de Transportes de la Nación, website, página N° 26, Cuadro 4.1, Anexo -II-, https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/memoria_de_calculo_y_manual_de_uso_mcc_web_v1_mayo_2019_dnptcyl.pdf

Que nada hay que justifique la pretensión del actor de obtener una reparación económica por el tiempo en que su vehículo de transporte quedó inactivo, siendo esa pasividad un acto propio que no puede cargarse a expensas de la parte demandada ni de su asegurador. Que ese tiempo de improductividad sólo puede limitarse al necesario para la reparación, que el demandante estima en 4 meses y que puntualmente rechaza por ser claramente excesivo a vista de los daños sufridos por ese bien de transporte.

De aquí que me interesa poner de resalto la sorprendente falta de elementos de juicio ante la que nos encontramos en este proceso, evidencias que nadie más que el actor debería haber aportado y acreditado a esta litis como es su carga procesal para acreditar la magnitud de sus perjuicios y el monto a que en todo caso tendría derecho como resarcimiento (art. 1744 del Código Civil y Comercial).

Tiene presente que lo que deben medirse son los ingresos netos, hecha previamente la deducción del sinnúmero de costos fijos y variables que tiene esta actividad (reposición de autopartes, mantenimiento, combustibles y lubricantes, salarios de choferes y aportes patronales y sindicales, seguros, impuesto de patentes, gastos de peajes, costos de establecimiento y personal administrativo, depósitos y guarderías, sellados y demás derechos de transporte, etc), por lo que simplemente multiplicar el precio comercial del flete por el tonelaje de carga es una ecuación absurda y engañosa que no demuestra ni por asomo los valores que realmente deben tenerse en consideración.

Que asimismo no puede escapar a la ponderación de V.S. que todo el tiempo que esa unidad de transporte ha estado inactiva no obedeció más que a la propia pasividad de su titular de dominio, quien no aceptó las propuestas de pago formuladas por su

asegurador, ni accionó oportunamente por ese derecho. De aquí que el propio actor acepta esa situación cuando subsidiariamente reclama una privación de uso restringida al tiempo de realización de las tareas de refacciones a llevar a cabo sobre ese vehículo, que esa parte estima en 4 meses y que ya declaré que impugno por ser demasiado extenso en relación a dicho objeto.

De modo que los importes que ligeramente arroja el actor, sin mayor rigor ni con las especificaciones que en su calidad de pretensor debería procesalmente satisfacer, son completamente descabellados y carecen de toda seriedad, correspondiendo que sean rechazados.

Que lo mismo cabe decir de la petición subsidiaria en la que en lugar de los \$13.500.000 solicitados se piden \$5.400.000, a una relación diaria de \$45.000 por día de privación de uso.

Que esas sumas atienden a un reembolso por gastos que el peticionario no ha realizado hasta la fecha de su presentación, por lo que mal le corresponde derecho alguno a reclamar intereses moratorios judiciales desde la ocurrencia del accidente, puesto que de la doctrina emergente del Art. 1748 del Cód. Civil y Comercial, se infiere que el cobro de intereses por mora se autoriza desde que se materializa cada perjuicio, y no linealmente desde la fecha del siniestro vial.

Expuestas las posturas de los contendientes, se tiene respecto del lucro cesante que el Art. 1.738 del CCyC se refiere también al mismo, como a la privación o frustración de un enriquecimiento patrimonial. *"...Este ítem se presenta cuando el hecho ilícito impide al damnificado obtener ciertos lucros o ganancias que se traducirían en un enriquecimiento económico. Es el cercenamiento de utilidades o beneficios materiales susceptibles de apreciación pecuniaria, es decir, de algún enriquecimiento valorable desde una óptica económica. El art. 1738 CCyC requiere, para que proceda el resarcimiento, que exista una probabilidad objetiva de obtención del beneficio económico. Alude, en definitiva, a la certidumbre que debe presentar el lucro cesante para ser resarcible. No se trata de una cuestión sencilla pues, por definición, el daño se encuentra constituido por la privación de una ganancia que no se obtuvo, es decir, por un hecho que no ocurrió ni va a suceder. Por ende, para probar la certeza del lucro cesante solo es factible recurrir a la vía presuncional, pero eso no implica que el lucro cesante sea un daño presunto. Por el contrario, es necesario que la víctima aporte*

indicios precisos, graves y concordantes, que permitan presumir la existencia del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue. A esto alude la norma en estudio cuando requiere que exista una "probabilidad objetiva" de obtener el beneficio...". Idem Ut Supra, Pág. 455.

De la merituación que he realizado de la prueba producida, no tengo que la actora haya acreditado la afectación del camión marca Iveco, modelo 20-170E22, Dominio MOR 307 -enganchando con acoplado marca Montesur, Dominio AD 344 LJ-, a la actividad de transporte de mercaderías desde Tucumán hacia Rosario, Buenos Aires y el alto valle del país, ni tampoco por ejemplo, que dicho rodado debió ser dado de baja o desafectado de la respectiva licencia y/o autorización, en razón del accidente de autos y la entidad de los daños resultantes, ello en tanto la gravedad y entidad de los daños impidió, ya no transitoriamente sino de manera definitiva, que pudiera continuar utilizándose en la referida actividad comercial o lucrativa.

Tampoco aportó prueba alguna de la cuantía de dicho detrimento económico (lucro cesante), ni para determinar -subsidiariamente- en tanto lo peticionó para el supuesto de que no prospere el presente rubro, una indemnización por privación de uso.

Y es por esa simple razón, siendo su carga la acreditación del perjuicio, que no hare lugar a la procedencia del presente rubro, ni del peticionado en subsidio (privación de uso).

V.- Las costas del proceso, serán atribuidas al demandado y a la citada en garantía -en la medida del seguro- y con los alcances de la Doctrina Obligatoria emergente del Precedente "Levian" en virtud del principio objetivo de la derrota, de conformidad con lo dispuesto por el Art. 62 del CPCyC.

Para la regulación de los honorarios profesionales se deberá tener en cuenta la labor cumplida, medida por su eficacia, calidad y extensión, en conjugación con el monto de condena (conf. arts. 1, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 20, 39 y ccdtes. de la Ley de

Aranceles N° 2.212).

Por lo expuesto entonces; normativa legal citada, doctrina y jurisprudencia invocada;

RESUELVO: I.- Hacer lugar a la acción de daños y perjuicios interpuesta por el señor Luis María Miranda, contra el señor Sergio Santiago Espul y la citada en garantía Compañía de Seguros Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda. -respondiendo esta última en la medida del seguro- y con los alcances de la Doctrina Obligatoria emergente del Precedente "Levian" , condenando a los últimos nombrados a abonar al primero, dentro de los diez (10) días de notificados de la presente, la suma de \$ 55.455.832, con más los intereses conforme fueron determinados y en mérito a los fundamentos expuestos en los considerandos, todo bajo apercibimiento de ejecución.

II.- Imponer las costas del proceso a la demandada y a la compañía de seguros citada en garantía -esta última en la medida del seguro y con los alcances de la Doctrina Obligatoria emergente del Precedente "Levian"- en virtud del principio objetivo de la derrota (Art. 62 del CPCyC).

III.- Regular los honorarios de los abogados Néstor Hugo Reali y Gonzalo Nicolas Gatti, en carácter de Letrados Apoderados del actor, en el 17% por el cumplimiento de las 3 etapas, en forma conjunta + **el 40%** por el apoderamiento; los de la abogada Margot E. Pérez Bambill, en carácter de letrada patrocinante del demandado, en el 15% por el cumplimiento de las 3 etapas, y los de los abogados Oscar Pablo Hernández y Gabriel Armando Hernández, en carácter de apoderado el primero y patrocinante el segundo, de la citada en garantía Río Uruguay Cooperativa de Seguros Ltda., en el 15% por el cumplimiento de las 3 etapas, en forma conjunta + **el 40%** en favor del abogado Hernández por el apoderamiento. (Arts. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 20 y 39 de la ley de aranceles 2.212, redacción actual). Monto Base: \$ 55.455.832.

Se deja constancia que la presente regulación incluye la correspondiente por la incidencia generada por la excepción de competencia, resuelta por sentencia interlocutoria dictada en fecha 20/09/2023, que impuso las costas por su orden y difirió la regulación de honorarios para esta oportunidad.

Notifíquese a la Caja Forense. Oportunamente cúmplase con la Ley N° 869.

IV.- Regular los honorarios del perito accidentólogo, Aldo Fabian Capitán, en el

5% del Monto Base (Arts. 2, 4, 5, 18, 19 y ccdtes. de la Ley N° 5.069). Monto Base: \$ 55.455.832.

V.- Notificar de conformidad a lo dispuesto en el Art. 138 del CPCyC -según Ley N° 5.777-.

Dra. Natalia Costanzo

Jueza