

## Colision En Una Interseccion Moto Y Automovil

### JURISPRUDENCIA

### Colisión en una intersección. Moto y automóvil

Se eleva

el monto indemnizatorio concedido en la sentencia que hizo lugar a la demanda resarcitoria de los daños y perjuicios sufridos por el accionante en un accidente de tránsito, acaecido al colisionar en una intersección la motocicleta en la que circulaba con el automotor del demandado.

JUNIN, a los 11 días del mes de Febrero del año dos mil dieciséis, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces que integran en autos la Excma. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Junín Doctores JUAN JOSE GUARDIOLA, RODOLFO J. SHEEHAN Y LAURA J. PANIZZA en causa N° JU-4557-2012 caratulada: "TOSSI EMMANUEL ARIEL C/ BLASCO MARIO RAUL Y OTRO/A S/DAÑOS Y PERJ.AUTOM. C/LES. O MUERTE (EXC.ESTADO)", a fin de dictar sentencia, en el siguiente orden de votación, Doctores: Guardiola, Sheehan, Panizza.- La Cámara planteó las siguientes cuestiones: 1a.- ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? 2a.- ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? A LA PRIMERA CUESTION, el Sr. Juez Dr. Guardiola dijo: I.- El Sr. Juez de Primera Instancia titular del Juzgado n° 1 Dr. Castro Mítarotonda dicta sentencia única en los expedientes acumulados n° 2359/2012 (Papaleo Maria Fernanda c/ Blasco Mario Raul s/ Daños y Perjuicios") y n° 4557/2012 (Tossi Emmanuel Ariel c/ Blasco Mario Raul s/ Daños y Perjuicios) El pronunciamiento, que corre respectivamente agregado a fs. 349/373 y a fs. 461/485, fue apelado por todas las partes y la aseguradora citada en garantía La Segunda Cooperativa Ltda. de Seguros Generales, aunque posteriormente la actora en expte. 259/2012 desistió de su recurso (ver fs. 391 de esas actuaciones) Los agravios del Dr. Peretti, en representación del demandado Blasco y la citada en garantía, expresados a fs. 530/533 del expte 4557/2012, hacen centro en la atribución de responsabilidad y en el aspecto resarcitorio en la procedencia y cuantificación del rubro gastos por asistencia semipermanente del Sr. Tossi y el valor fijado por los rubros incapacidad sobreviniente y daño moral. En relación al primer punto argumenta que el nexo de causalidad fue interrumpido por la culpa de la víctima, haciendo hincapié en la resolución de Fiscalía de fecha 22/8/2014 en IPP 04-00-008219-11 por la que se disponía la desestimación de la denuncia y el archivo de las actuaciones atento la disparidad de las pericias mecánicas en cuanto a la mecánica del hecho. Sostiene que las avenidas hoy no integran una excepción a la prioridad de paso y que pese a que el Sr. Tossi en su moto contaba con la que resultaba de arribar desde la derecha ello no implica un bill de indemnidad; máxime cuando su acompañante le advirtió de la presencia del automóvil de Blasco, contando con tiempo y espacio para evitar la colisión. Aduce también que la gran magnitud de los daños provocados al automotor dan una idea de la elevada velocidad a que se desplazaba en la encrucijada aunado ello a la falta de casco reglamentario. Respecto a los rubros indemnizatorios de los que se disconforma señala que pese a la reducción del 50% decidida por la falta de casco, las sumas fijadas siguen siendo elevadas al ser causadas las lesiones y secuelas por dicha omisión y en el caso de asistencia al tener como base una mera especulación o probabilidad sin el grado de certeza necesaria. Por su parte el Dr. Becerra como apoderado del Sr. Tossi formula sus objeciones al fallo a fs. 523/529. Lo critica en cuanto a la reducción de los montos al haber tenido por cierto la falta de casco. Para ello se basa en los dichos de cuatro testigos que dieron cuenta de que había un casco tirado a metros del actor. Afirma que es más coherente y lógico pensar que a raíz del impacto el mismo salió desprendido. Cuestiona también el rechazo del daño emergente en cuanto a costos de reparación de la motocicleta. Señala que con cita de jurisprudencia que la falta de reconocimiento del presupuesto acompañado no es óbice para su admisión cuando los daños fueron comprobados en el informe técnico de fs. 18 de la IPP coincidente con el acta policial de fs. 1vta. Estima insuficiente, casi irrisorio, los \$ 40.000 totales asignados por gastos médicos cuando las facturas agregadas aunque no fueron reconocidas revelan gastos de internación, anestesista y equipos médicos además de la compra de dos implantes cocleares en dólares, por un monto de \$ 516.002, 40. Petición asimismo se recepte su reclamo por lucro cesante de \$ 7.650 por horas cores dejadas de percibir durante 9 meses. Se agravia de las sumas ( totales) de \$ 310.000 por incapacidad sobreviniente , \$ 200.000 por daño moral y \$ 85.000 por gastos de asistencia, poniendo de resalto las secuelas que enumera y sus proyecciones en la vida de la víctima según sus condiciones personales que también refiere además del porcentaje de incapacidad determinado pericialmente y los costos mensuales de personal para su atención. Por último desapueba que se hayan fijado intereses por la suma establecida para tratamiento psicológico a partir del vencimiento del plazo para el pago de la condena cuando la indemnización de este rubro como de los restantes debe incluirlos desde el momento del hecho que dio lugar al necesario tratamiento reparador. Ejercieron sólo los recurrentes el derecho a réplica resistiendo recíprocamente las impugnaciones formuladas (ver fs. 541/542 y 543/544 de estas actuaciones), por lo que firme que quedó el llamado de autos para sentencia de fs. 545 e integrado debidamente el tribunal, se está en condiciones de resolver (art. 263 del CPCC) II.- Debiendo comenzar por el tema de la responsabilidad atribuida, conviene de inicio señalar que el hecho aquí ventilado se trató de un accidente de tránsito ocurrido el día 23 de diciembre de 2011 - lo que

determina como régimen legal aplicable el Código Civil velezano, art. 7 CCCN y la ley 13927 por la cual la Pcia. de Bs. As. Adoptó como código de tránsito la ley nacional 24.449-, en la intersección de la Avenida San Martín (por la que circulaba la motocicleta Yamaha XTZ 250 guiada por el actor y como acompañante la Srta. Papaleo) y Lavalle (por la que lo hacía el Sr. Blasco con su automotor Ford K) de esta ciudad. El juez de grado enmarcando correctamente el suceso en el régimen de responsabilidad objetiva del art. 1113, y luego de descartar los efectos de cosa juzgada del archivo de las actuaciones penales, resolvió la cuestión en base al régimen de prioridad de paso que le asistía al actor al circular por una vía de mayor jerarquía (avenida) y arribar a la bocacalle desde la derecha, descartando que existan elementos de juicio fructuarios de la relación causal al no haberse demostrado por medios idóneos la excesiva velocidad atribuida al motociclista, sin que la calidad de embistente, sin perjuicio de lo dictaminado pericialmente, tenga relevancia para torcer esa interpretación ante la lógica expectativa de que la prioridad de paso iba a ser respetada. Sobre el tema de la prioridad de paso de quien circula por una avenida este tribunal se expidió ya el 14 de mayo de 2013 en Expte. N°: 2325-2008 "Perez Juan Carlos c/ Arabia Atilio Ramón y otros s/ Daños y Perjuicios" LS 54 n° 71, en el mismo sentido del pronunciamiento dictado por la Cámara 2a Sala II de La Plata del 16/12/2014 en autos "Saborido" que el magistrado cita.

Dije allí: "En primer lugar está la regla de prioridad de paso de que gozaba por ser una vía de mayor jerarquía (avenida) en relación a la perpendicular por la que ingresó el automóvil. Frente a las distintas posiciones y matices de la jurisprudencia y la doctrina sobre el particular, incluso a la que debemos seguimiento de nuestro Superior y las marchas y contramarchas de la reglamentación local del tránsito, aspectos del asunto sobre los que luego volveré, estimo no sólo útil sino también honesto comenzar fijando mi postura, ya que indudablemente desde ella se propondrá la solución a situaciones fáctico legales ambiguas u oscuras. En este sentido, sin desconocer la claridad expositiva de los fundamentos dados en varios de los votos que avalaron la prioridad de quien circulaba por avenida, considero que el tratamiento con alcances generales que le dispensó Carlos Tabasso Cammi en su trabajo "Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz dispositivo de organización y seguridad vial" publicado en LA LEY 2001-F, 1083, es el que mejor traduce mi pensamiento. Sin más preámbulo paso a transcribir parte de sus reflexiones: "el sistema preferencial del caso no insume recursos económicos, es muy fácil de comprender e internalizar por el usuario, es eficaz y, sobre todo, colma una gran parte de los peligrosísimos vacíos de señalización dejados por la administración vial, cualidades positivas todas que no permiten entender racionalmente que se encuentre en franco retroceso legislativo o aparezca pésimamente formulado en varios reglamentos o códigos viarios actuales. Es cierto que no es un paliativo milagroso, pero también lo es que no implica ningún problema o efecto contraproducente que justifiquen su ausencia o eliminación (....) Una preferencia "natural" en la intersección de vías desiguales. Por impulso instintivo el automovilista tiende a establecer su velocidad real de viaje proporcionada a las condiciones físico-constructivas de la vía que utiliza; esto es, cuanto más amplio es el espacio de circulación, más recto y menos complicado el trazado y mejor la calidad del pavimento y de los elementos de seguridad adyacentes, mayor es la proyección. Psicológicamente, estas ventajas se traducen en que la relativa optimidad del ámbito de circulación infunde al conductor sensaciones de comodidad, confianza y seguridad que disminuyen su umbral de alerta de riesgo. De ahí que el empalme de dos -o más- vías de diferente importancia cuali-cuantitativa suponga un crítico problema de seguridad debido a que por la mejor de ellas transcurrirá una corriente de tránsito relativamente más fluida, rápida y abundante, y, sobre todo, laxamente confiada en las condiciones que la ruta ofrece. Debido a ello, la aparición de terceros vehículos emergiendo desde las transversales secundarias causa sorpresa, y esta, como es dogma en materia vial, origina el conflicto, cuando no directamente el siniestro. Visto el escenario desde el otro lado, la experiencia conductiva, la intuición, el sentido de prudencia y el instinto de supervivencia advierten al conductor que se desplaza por la vía comparativamente menor que el cruce de la mayor implica un cambio sustancial por la multiplicación del riesgo. La lógica simple del sentido común explica que ante la circunstancia se adopte -o se deba adoptar- la mínima medida de autoprotección de aminorar el vehículo o, incluso, detenerlo para, antes de decidir el acceso, darse tiempo de observar y explorar ese espacio que por sí mismo sugiere una cantidad y calidad de tránsito especial, aunque no se encuentre presente en el instante. Ello es particularmente visible cuando se trata de grandes vías, v. gr. avenidas, bulevares, ramblas, carreteras de larga distancia, etc., cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos objetivos de su importancia. En tales casos no puede reputarse prudente -y ni siquiera consciente de lo que hace- a quien emprende el atravesamiento de arterias de tales características sin la previa detención o reducción de la velocidad al mínimo para asegurar la oportunidad de la maniobra; lo contrario puede llegar a parecer una implícita tentativa de suicidio. Tal es el fundamento de la preferencia de la vía de mayor jerarquía, cuya sencillez permite concebirla como la elemental acción instintivo-racional de un conductor hipotético manejando "a la defensiva" puesto ante una intersección conformada por una vía cuali-cuantitativamente distinta cortando su camino, distinta por su volumen, conformación y velocidad de corriente; en resumen, por su mayor importancia relativa o mayor jerarquía respecto a la vía por la que está circulando. Así, quien transita por una vía mano única al llegar al empalme con otra de dos, no puede dejar de afinar la atención y el cuidado, pues el cruce implicará interponerse sucesivamente en las directrices de dos flujos paralelos y opuestos, lo

mismo que quien emerge desde una calle común hacia una troncal cargada de tránsito denso, no puede sino esperar detenido hasta que se produzca una brecha suficiente para atravesarla...Debido a dichas características, esta especie preferencial puede calificarse como natural, pues no constituye un sofisticado artificio técnico de difícil comprensión sino, en esencia, la respuesta humana espontánea y razonable a una situación de tránsito ostensiblemente problemática, lo que ha determinado su formalización normativa en múltiples legislaciones, ya con alcance general, ya restringido, o, cuando menos, para regular hipótesis puntuales...Es fundamental comprender que para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario más que insuficientes, se revelan como peligrosamente contraproducentes, pues estas pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones a un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intensísimo riesgo de colisión. Pero, también sería inconcebible que la encrucijada quedara abierta y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, lo cual conduce a una disyuntiva de hierro: o se señalizan todas -literalmente: todas- las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, o se estipula normativamente -con alcance general- la prelación del tránsito de las mayores sobre el de las menores. La consecuencia de la señalización total (en países industrializados del Primer Mundo) ha consistido en que la prelación de la vía de mayor jerarquía como preferencia abstracta, o sea, expresada únicamente en un precepto jurídico sin ostensibilización material, ha desaparecido de los ordenamientos viales europeos y norteamericanos lo cual, a su vez, determinó la correlativa abolición del universo doctrinario y jurisprudencial. En tales contextos resulta entendible, pues la problemática del cruce de vehículos desde vías jerárquicamente diferentes se encuentra pre-resuelta por señales prescriptivas, cuya instalación es una obligación -rigurosa y cumplida- a cargo de los organismos estatales responsables. Empero, la supresión no pudo ser total, pues la especie solo se eliminó como dispositivo de alcance general, perviviendo universalmente para hipótesis puntuales, v. gr., cruce de carreteras desde las vías secundarias que las atraviesan, o, restringida a zonas rurales y/o suburbanas. Entonces, la misma lógica económica dice que la ausencia -o supresión- del mecanismo en los ordenamientos de países "en desarrollo" representa una irracionalidad incongruente y contradictoria con su escasez crónica de medios para solventar la señalización total de las encrucijadas de vías disímiles. Por ende, en la elevada cantidad de cruces que continúan siendo abiertos, se asiste a la genuina perversión consistente en que los conductores que acceden desde las inferiores se atienen a las reglas preferenciales de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, y éstas, más que insuficientes, contribuyen activamente a la conflictividad y siniestralidad típicas de esos espacios viales. El insensato desierto técnico-legal es sólo cubierto, apenas, por la prudencia y experiencia del usuario o, en su caso, por el puro azar benéfico...La situación de hecho que regula el dispositivo que se analiza es la maniobra de cruce del polígono de intersección de vías de diferente jerarquía o importancia relativa, cuya determinación supone el juicio comparativo del conductor acerca de la cantidad y la calidad de las mismas basado sobre elementos objetivos y ostensibles. Cuantitativamente, el signo más evidente de la jerarquía es la dimensión física del espacio destinado al flujo vehicular pues, a mayor tamaño, mayor es la capacidad, esto es la: "aptitud para dar cabida al tránsito (que) normalmente se expresa como el número de vehículos que puede pasar por un punto determinado durante un período específico y a una velocidad dada". Normalmente se verifica una relación proporcional positiva entre las dimensiones de la vía y su calidad constructivo-funcional, o sea, las más grandes tienden a ser las mejores, lo que se manifiesta, en primer lugar, en los materiales componentes de la superficie de rodamiento que, en un crescendo de superioridad técnica, pueden ser: tierra suelta, piedra, gravilla, adoquines, macadam, bituminosos y hormigón. El aspecto cualitativo se revela ostensiblemente en la existencia y cantidad de especializaciones viales, p. ej.: división en manos; división de manos en carriles; tramos de aceleración y deceleración; aceras; banquetas; rotondas; separadores de tránsito; marcado de la superficie; islas peatonales; peraltes; cantidad de señales de las diversas especies; iluminación artificial; drenajes y obras accesorias (puentes, túneles, p. ej.). Operativamente, la calidad vial se exterioriza en las características de la corriente de tránsito que la vía moviliza, sobre todo su intensidad, densidad, velocidad media y niveles de servicio verificados en momentos dados. Dichos elementos manifiestos posibilitan al conductor evaluar, v. gr.: que la vía pública es superior a la privada, que una calle de dos manos supera a la de mano única, que la carretera local es inferior a la autopista, que el callejón ciego cede ante una calle urbana común y que una senda de tierra es menos importante que un camino rural asfaltado, etc., etc. Este juicio comparativo es el elemento que permite al usuario determinar a quién corresponde la prioridad en el cruce vial y la conducta consiguiente que deberá desplegar. En la subjetividad que supone el proceso de observación, comparación y evaluación se origina la crítica más importante al sistema, la cual se analizará más abajo." Y al respecto dice haciéndose cargo de la observación de López Muñiz-Goñi "al sostener que: "si bien pueden haber supuestos especiales muy cualificados, existen no pocos casos de igualdad de categorías, de dudas en cuanto a su importancia, etc....que pueden desembocar en múltiples accidentes". La primera parte del juicio del eminente autor no es exacta, pues la hipótesis de la intersección abierta de vías iguales posee su propio régimen técnico-jurídico constituido por las preferencias de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, cuya especificidad no permite confundirlas con la que se está analizando. Aparentemente subsistiría, en cambio, la crítica de las "dudas" que puede experimentar el

usuario acerca de la importancia relativa de las componentes del cruce, lo cual es de tomar en cuenta pues puede ser efectivamente así. Es de admitir que el arbitrio implica un cierto margen de subjetividad, porque requiere del sujeto un caudal de experiencia anterior, la previa observación del sitio y el subsiguiente juicio comparativo, y, ya se sabe que la subjetividad es harto desconfiable y peligrosa en el ámbito espaciotemporalmente crítico de la circulación. Empero, aun cuando en muchos casos puedan suscitarse vacilaciones, desde que se trata de intersecciones abiertas -sin señalización alguna- siempre será mejor la regulación de un precepto abstracto que la nada de la anomia, o, peor todavía, que la equivocada y fatal creencia consistente en que el cruce se rige por normas concebidas para hipótesis completamente diferentes. En otros términos, por razones de seguridad vial inobviables si no hay señales de prioridad instaladas, entonces tiene que haber una regla coactiva de conducta técnicamente apropiada por más que puedan darse situaciones de dudosa o difícil decisión, pues lo contrario equivale, más que a dejar librada la encrucijada a sus propias fuerzas, a que los ingresos desde las secundarias se efectúen conforme a normas capaces de operar como eficaces inductoras del desastre. Doblemente, pues, la crítica carece de sustento técnico y práctico por cuanto, aun cuando el dispositivo no alcance a ser eficaz en todas las situaciones posibles, sí lo es en la infinidad de intersecciones de vías notoria y patentemente diferentes, a tal punto que, sin señal que obligue, el movimiento reflejo de gran número de conductores que circulan por las secundarias es detenerse o reducir la proyección al mínimo antes de intentar el cruce de las principales. Ciertamente sería una necesidad renunciar a los grandes beneficios que proporciona el sistema por el mero hecho que en un número limitado de hipótesis no los logra. Y, en estos casos, si por las características del cruce concreto las diferencias jerárquicas no fueran visibles o plantearan dudas o vacilaciones operacionales, entonces la intersección debería encontrarse necesariamente señalizada por la autoridad vial y no dejarse abierta pues ello significa, de hecho, crear el incidente."(...) De estarse a las redacciones de algunos textos positivos, podría deducirse equivocadamente que la preferencia de la vía de mayor jerarquía sería una excepción subsidiaria a las reglas de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario. Pese a que, desde el punto de vista sistemático, sea correcto establecerlo como excepción, es un dispositivo autónomo desde que regula la hipótesis de hecho propia y exclusiva de la intersección abierta de vías cual cuantitativamente diferentes, mientras que aquellas otras especies rigen el caso del cruce -también abierto- de vías de idéntica importancia. Tan independiente es que, técnica y lógicamente, resulta concebible un régimen preferencial en el que se encuentren invertidos los términos, es decir que las preferencias de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario se instituyan como excepciones a la de mayor importancia relativa, según lo demuestra al sistema del "Código Nacional de Tránsito Terrestre" de Colombia...." Consideraciones similares formula Beatriz A. Areán en su obra "Juicio por accidentes de tránsito " To. 2 ed. Hammurabi, referidas al supuesto de mayor relevancia, el de las avenidas, dando cuenta también de la situación normativa y de los criterios jurisprudenciales en el ámbito nacional (p. 534 y ss). Se advierte que el problema normativo e interpretativo no es exclusivamente de jurisdicción local, máxime con la ley nacional 24.449 que ha sido incorporada a su legislación por diversas provincias. A título ejemplificativo veamos la reseña, que con sus conocidas dotes didácticas hace la Dra. Kemelmajer de Carlucci en su voto SCJ de Mendoza, sala I in re Nallín, Julio C c. Morisi, José Silvano DJ 25/03/2009, 748: "...1. El texto legal implicado. El art. 50 en el inc. b) de la Ley de Tránsito dice: "El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe, en todos los casos, ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. Esta prioridad es absoluta..."; la prioridad se pierde a modo de excepción, frente a "...Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzar dicha vía debe siempre detenerse la marcha. La jerarquización queda sujeta a la reglamentación de la presente ley". 2. Los precedentes de esta Sala. La excepción legal referida a la arteria de mayor jerarquía también ha sido objeto de análisis por esta Sala en varios pronunciamientos: La sentencia en el caso "Aroca Cacault", del 1/9/1999 no ingresó al fondo del asunto, habiéndose rechazado formalmente los agravios (LS 290-431). En cambio, la decisión del 28/12/2001 (LS 304-354, voto del Dr. Romano, al que presté adhesión, publicado en "El daño a la persona en la jurisprudencia de la sala I de la Suprema Corte de Justicia", Ed. Fallos judiciales, vol. III, 2002, pág. 56) analizó expresamente el art. 50 de la ley provincial de tránsito. Reproduciré algunas de las argumentaciones vertidas en ese precedente que sirven para comprender la solución que propicio. "La nueva normativa ha querido modificar expresamente el criterio generalmente admitido por la doctrina y jurisprudencia anterior al dictado de la Ley 6082 (en vigencia desde el mes de mayo de 1994), que interpretaba que dicha prioridad no era absoluta y que requería para su aplicación la simultaneidad en el traspaso del cruce, llegando incluso a dar prioridad al protagonista más adelantado en la intersección. Conforme aquel criterio, superado en la actualidad por norma expresa, la presunción de culpabilidad del conductor que con su vehículo embiste a otro era una simple presunción iuris tantum"... Por otro lado, "la excepción a la prioridad de la derecha no admite ser aplicada como enervante de la regla general. Ello así, en tanto el concepto de arteria de mayor jerarquía, carece aún de aplicación práctica desde que todavía no se ha dado la condición necesaria para su vigencia, es decir la existencia de reglamentación que defina y particularice dicha jerarquización. Pero aun cuando se entienda que la disposición rige sin reglamentación, ella sólo sería aplicable en casos indudables, en los que sin ninguna investigación previa surgiera claramente la diferencia de jerarquía entre ambas calles, que no es precisamente el caso de autos. En lo

demás, ante la ausencia de reglamentación, no cabe sino volver al principio general de circulación, esto es la prioridad de quien circula por la derecha, por supuesto que con las limitaciones mencionadas". A continuación, la decisión ingresa en las particularidades del caso y advierte que "no existen elementos suficientes que permitan atribuir indubitablemente mayor jerarquía a una calle sobre otra. En efecto, del informe pericial resulta que ambas arterias topográficamente son idénticas, poseen el mismo ancho y tienen un solo sentido de marcha. El criterio de mayor tránsito justificado por sustituir la circulación oeste-este de calle Bandera de los Andes no puede ser suficiente para otorgar mayor jerarquía a una calle Saavedra sobre la otra..... Es indudable que ante una problemática conflictiva como es la de la circulación vial, así como los accidentes de tránsito que ella acarrea, ante la ausencia de reglamentación específica, es riesgoso aventurar criterios subjetivos o dejar librado al arbitrio de cada conductor la definición de lo que considere "vía de mayor jerarquía" en los términos de la ley. Piénsese por un momento y a modo de ejemplo el caos que generarían los distintos criterios que se sustenten respecto al parámetro que cada conductor debería observar ante arterias de similar importancia o jerarquía. ¿Cuál sería la solución en los supuestos en que los conductores no conozcan la zona o incluso, sean de otro país o provincia? Es claro que las reglas de circulación vial para cumplir el fin para el que se encuentran dispuestas deben estar claramente establecidas sea en la reglamentación, sea en la señalización o mediante una eficiente concientización por la educación, para que los conductores sepan exactamente cuál es su status, en un lugar y momento determinado. Conforme con estos principios, en el caso, no existe ningún elemento que le permitiera hacer conocer al conductor que circulaba por la derecha, que debía ceder el paso a la actora que circulaba a su izquierda. Ante la similitud de ambas arterias, debió valorarse si existía algún elemento objetivo que permitiera afirmar categóricamente la no aplicación de la regla de la prioridad de paso y no apoyarse en la excepción de la mayor jerarquía, que es un hecho relativo y fluctuante que los conductores no necesariamente tienen que conocer".

La Sala volvió sobre la cuestión en autos "Vargas", del 9/12/2004 (LS 345-246, publicado en Actualidad Jurídica de Mendoza 2005-901), con mi voto, sentencia citada, en el caso, por ambas instancias ordinarias. Dije que prestaba adhesión a los puntos básicos señalados por el Dr. Romano en el precedente del año 2001, especialmente, en cuanto afirma que: - El legislador de Mendoza se inclinó, decididamente, por la corriente jurisprudencial que priorizó la regla derecha antes que izquierda, considerándola una regla de oro de la circulación, y por eso dijo expresamente que "la prioridad es absoluta"; consecuentemente, no se pierde, por ej., por la sola circunstancia de haber llegado primero a la intersección. - La excepción legal a favor de la arteria de "mayor jerarquía" exige reglamentación del Poder Ejecutivo y se carece de tal normativa. - Aun cuando se estime que la reglamentación no es necesaria, la "mayor jerarquía" no puede fundarse en datos subjetivos ni en una sola pauta, cual es que en una arteria circulan más vehículos que en otra. Por el contrario, exige de datos certeros, especialmente si emanan del poder administrador, como por ej., la señal de "pare" colocada sobre la calle que debe ceder el paso al vehículo que aparece por la izquierda. - Aunque no se acepte este criterio, la "mayor jerarquía" debe surgir patente, indubitable, manifiesta aún para personas que llegan por primera vez a la ciudad de Mendoza. Con posterioridad, la Sala reiteró esta doctrina en sus precedentes del 28/7/2005, "San Cristóbal S.M.S.G. en jº Fugazzoto Cecilia Andrea c/ Tobal Rolando Walter y ots. p/ D. y P. s/ Cas." (LS 353-200); del 4/5/2007 "Transporte General B. Mitre en j. Huasi C c/González" (LS 376-227); del 29/05/2007 "Canovas María Cristina" (LS 377-187); del 13/8/2007 "Victoria Ana M en j. Victoria c/Lucero" (LS 380-52); del 22/5/2008, "Bajda" (LS 389-83; ésta revoca la sentencia citada por la Cámara que considera que calle Mitre no es de mayor jerarquía que San Lorenzo y adjudica 70% al demandado y 30 a la víctima) y 2/9/2008, "Castro J. M. en j. Castro c/Mori Chavero" (LS 392-50)....." También es interesante mencionar el fallo del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia de La Rioja (en la que rige la ley nacional de tránsito n° 24449 por adhesión de la ley 6168 cuyo art. 41 ninguna alusión siquiera hace a las vías de mayor de jerarquía para las prioridades) del 13/6/2006 in re Brombal, Carlos D. s/casación publ. La Ley Online AR/JUR/7942/2006, donde se expresaba: "...que el ingreso a la avenida, por ser una arteria de mayor tránsito que la calle Benjamín de la Vega, debía realizarse de manera prudente y con todas las previsiones necesarias, para evitar accidentes. Para sentar esta premisa, es claro que los Magistrados recurrieron a principios generales que se encuentran consagrados por la legislación vigente y también por los usos y costumbres de la circulación, cuya aplicación no es posible soslayar. Tomaron así, en primer lugar, lo establecido por los arts. 512 y 902 del Cód. Civil, que son normas que exigen obrar con prudencia, pleno conocimiento de las cosas y diligencia, de acuerdo con la naturaleza de la obligación y las circunstancias de personas, tiempo y lugar. (...) una regla de prudencia no escrita, pero que surge de los usos y costumbres de la circulación vehicular. De acuerdo con ella, como quien transita por una vía de mayor jerarquía -llámese avenida, boulevard o ruta- tiende a hacerlo a mayor velocidad (porque, además, así está expresamente contemplado en el artículo 51 de la Ley de Tránsito), el conductor que circula por una calle común, de menor tránsito y menor velocidad permitida, debe adoptar las medidas de precaución necesarias, reducir o detener la velocidad del vehículo al llegar a una esquina, incluso dar preferencia de paso a quien circula por la arteria de mayor jerarquía, y recién efectuar la maniobra, cuando las condiciones de seguridad se encuentren garantizadas (sobre el particular, puede consultarse el estudio realizado por Carlos Tabasso Cammi, en "Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz y omitido dispositivo de

organización y seguridad vial", publicado en LA LEY, 2001-F, 1083-1100)." Como es sabido, en nuestra provincia la jurisprudencia casatoria a partir de los casos "Salinas, Marcela c. Cao, Jorge. Daños y perjuicios", Ac. 79.618, 8/6/05 y "Cassini Ricardo D. c. Di Fabio Leonardo A. y ot", Ac. 78.088, 8/6/05, con el destacado voto del Dr. Roncoroni, ha venido sosteniendo que la expresión "vía de mayor jerarquía", a la que el art. 57 inc. 2, apartado C ley 11.430 le otorga preferencia, incluía a las avenidas. Entre sus fundamentos encontramos que la enumeración que prosigue a la regla estatuida por el artículo "no tiene un carácter férreamente taxativo". De lo contrario, "¿qué utilidad tendría establecer como regla excepcionante que la preferencia que goza el vehículo que se presenta por la derecha cesa frente a las vías de mayor jerarquía, si luego se limitan o encierran en ese lote de cuatro arterias que dos puntos (:) mediante, se encolumnan tras la regla? ¿Existe ella como tal, o en verdad, su enunciado está demás y hubiera bastado con establecer que esa prioridad se pierde cuando circulen vehículos por autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras?", "el sentido, la ratio legis o el espíritu del precepto ha de estar en la regla y no en los supuestos que se desprenden de ella. Y la regla dice que la preferencia cede frente a las vías de mayor jerarquía". Resaltando que la jerarquía de las vías fue una circunstancia muy presente en el espíritu del legislador, aun cuando no lo hubiera regulado como principio de forma concluyente, me permito señalar que el ap. d del inc. 1 del mismo art. 57, se refiere a "las bocacalle de vías de igual jerarquía", cuando bastaba aludir a la señal de pare en cuanto al deber de detención impuesto. Ese cambio fue recibido con beneplácito por calificada doctrina: Federico Tallone "La regla de la prioridad de paso y la avenida como vía de mayor jerarquía" LLBA 2005-760; Jorge Mario Galdós y Carlos Enrique Ribera "Un cambio en la doctrina de la Suprema Corte de Justicia bonaerense en la prioridad al paso de quien circula por una avenida", ídem p.1155. (...) aun cuando inexplicablemente ni la ley provincial ni el Decreto reglamentario 532/09 se han ocupado de esa situación, aclaro que adhiero a los votos formulados por Galdós y Ribera en su nuevo trabajo "El cambio de la legislación de tránsito y nuevamente sobre la prioridad de paso de quien circula por una avenida" publ. LLBA 2009 (diciembre), 1167, para que la hermenéutica extensiva perviva. Dicho esto, es evidente la prioridad de paso de quien circulaba por una vía de doble mano respecto a la que tiene un sólo sentido de circulación.... Vale aquí recordar lo expresado por el Dr. Roncoroni (SCBA Ac. 79618 citado y Ac 81773 S 22-2-2006; JUBA B27896): "La trascendencia de la regla de prioridad de paso que estatuye el art. 57 inc. 2º de la ley 11.430 no puede biseccionarse o fraccionarse en su aplicación y actuación para el conductor de un rodado que circulando por una calle de una sola mano, ingresa a una avenida de doble mano en la que los vehículos que corren sobre la primera mano a surcar se presentan a su izquierda; no es razonable la pervivencia del principio general que llevaría a sostener, por ende, que aquél goza de la prelación al surcar la primera mano de la bocacalle. Pues bajo el hilo conductor de tal razonar, pierde esa preferencia al llegar al centro de la calzada y encontrarse con la otra mano de la Avenida que le presenta, ahora, los vehículos por su derecha, obligándolo a detenerse en la mitad de la encrucijada, obstruir la circulación y erigirse en fuente segura de daños y accidentes ". Como expresó el Dr. Negri (SCBA causa C. 100.905, ?Rúa, Héctor Antonio contra Buss, Horacio Felipe. Daños y perjuicios?) "...le incumbía al momento de emprender el cruce de una vía de mayor circulación (pues ni siquiera haría falta la mención de ?avenida? conforme las características de la arteria 122 -importante vía perimetral del casco urbano con flujo intenso de automotores- que constan en las presentes actuaciones) no considerar la prioridad de paso con la que suponía contaba, como un bill de indemnidad. Pues tal circunstancia no se limitaba a la interpretación actual o anterior de una ley ni a la conciencia que se tenga o no de la misma, sino al simple razonamiento de deber de cuidado y precaución." Ahora bien, al margen de que la Avenida San Martín de esta ciudad se presenta de un modo patente para cualquier conductor como de mayor jerarquía, tal como sucedía en aquel caso "en forma autónoma también concurre la regla de prioridad de la derecha -si fraccionamos su aplicación según las manos de la arteria que se atraviesa-. Sobre la importancia de ésta no hay que sobreabundar: "...en una encrucijada el principio de prioridad de paso del vehículo que se presenta por la derecha es una regla de oro, en cuya observancia está comprometida la comunidad toda, importando para quien no goza de ella una presunción de culpabilidad en su contra, que sólo podrá ser desvirtuada mediante la aportación de prueba fehaciente de que quien lo hacía por la derecha se conducía de manera abusiva y temeraria..." (Areán "Juicio por accidentes de tránsito" To. 2 p. 544) Vale aclarar que si bien es cierto que esta prioridad legal no puede interpretarse con una rigidez tal que la torne uniformemente aplicable a todas las diferentes situaciones que suelen presentarse en la dinámica realidad de la circulación vehicular, no encuentro acreditada ninguna circunstancia temporal o espacial que autorice a concluir que la motocicleta la había perdido." Aduce el Dr. Peretti la elevada velocidad de la motocicleta. Sin embargo ni la pericia de accidentología vial del Técnico Ruiz de fs. 146 vta. Punto 9 IPP, ni la Ing. mecánico Sosa de fs. 186vta. IPP pudieron establecerla; el Ing. Peroni en el expte 2359/2012 fs. 265 vta. Resp. f la ubica en una escala entre 27 y 36 km/h y el Ing. Diaz en estas actuaciones a fs. 289vta. punto 6 concluye que no excedía la reglamentaria. Esgrime también la resolución de la UFI por la que se desestimó la denuncia señalando entre otros argumentos las discordancias entre las pericias respecto a la calidad de embistente de los vehículos intervinientes. Dejando de lado que dicho criterio no fue ratificado por el Fiscal General (ver fs. 254 de la IPP), desestimándose por la Sra. Jueza de Garantías el pedido de sobreseimiento a fs. 271 IPP y que el archivo de las actuaciones fue dispuesto luego de la

decisión de la Fiscalía del 22/12/2014 ante el acuerdo conciliatorio en los términos del art. 38 ley 12061, como bien entendió el juez de la instancia anterior tal circunstancia no tiene virtualidad para torcer la suerte del litigio. La simple localización de los daños en ambos rodados (en el automóvil su óptica delantera derecha, capot y guardabarros delantero del mismo lado; en la moto llanta delantera, manubrio y disco de freno; ver pericias fs. 264 vta. expte Papaleo y fs. 289 vta. de éste expediente) aunado al punto de colisión en la encrucijada (ver planimetría fs. 295 o incluso la de fs. 261 del expte. Papaleo y croquis de fs. 3 IPP) revelan que la asignación de ese rol no aparece en la especie como factor dirimente de responsabilidad en cuanto causalidad de la colisión. Cabe por otra parte destacar que la concreta y específica dilucidación de tal circunstancia, como de toda otra que pudiera tomarse como elemento fracturario de la imputatio facti, corre a cargo de quien invoca el eximente (art. 375 CPCC y 1113 CCiv), lo que aquí lejos está de verse satisfecho cuando mayoritariamente las experticias indican que física o mecánicamente el colisionante fue el automotor. Para ir concluyendo este tópico entiendo que tampoco la mera advertencia de la Srta. Papaleo de que da cuenta en su declaración de fs. 24 IPP venga a asistir al demandado y su aseguradora en el su intento recursivo, cuando se desconoce la antelación tempo-espacial con que fue efectuada, como para lograr maniobras de esquite o frenado exitosas. En ese contexto mal puede predicarse que el Sr. Blasco tenía certeza de que el cruce primerizo no iba a sorprender a quien gozaba de la preferencia. Antes bien ha sido su propio accionar el que ha quebrantado injustificada e imprevisiblemente el affidamento que tenía el ciclomotor de que el otro protagonista se condujera con prudencia e idoneidad cumpliendo la obligación que le imponía la ley (principio de confianza). Por lo que llevó dicho, la asignación de responsabilidad en forma única y exclusiva al demandado y por extensión a la citada en garantía debe ser mantenida. III.- Pasando a lo indemnizatorio, en lo que hace al no llevar colocado el actor el casco, como factor causal de los daños soportados, también considero que la estimación del fallo ha sido acertada. Ciertamente es que los testigos cuyas declaraciones obran a fs. 439, 440, 442 y 446, han dado cuenta que cerca de la mota había tirado un casco pero ninguno de ellos presencié el accidente y por ende no pueden saber si el actor lo llevaba puesto o no. Por su parte el testigo Tiseyra a fs. 316 del expte 2359/2012 manifestó que "no tenían casco" Prescindiendo también de lo consignado en la historia clínica, en su ingreso en UTI (?sin casco" ver fs. 201) aprecio como relevante para deducir esa carencia la índole de las lesiones sufridas (traumatismo de cráneo con fractura de base, contusión temporal y frontal izquierda con desvío de la línea media de 5 mm. Ver pericia médica de fs. 360) claramente compatibles con la falta de protección. Dice el mismo perito médico Pereyra " El uso de casco reglamentario hubiese minimizado el daño" (fs. 361 vta.) Sostiene el Dr. Becerra que bien puede suponerse que el mismo salió desprendido como consecuencia del impacto. Amén de que ello bien pudo obedecer a su no colocación o a un incorrecto ajuste, en todo caso como circunstancia extraña al curso natural de las cosas (art. 901 CCivil), en virtud del cual ese resultado es atribuible a su no uso, corría a su cargo la acreditación para desvirtuar la causalidad asignada según las reglas de la sana crítica y el sentido común (art. 384 CPCC). Y no existen elementos que permiten tener por satisfecha esa carga. Obviamente esta incidencia, suficientemente estimada en el 50%, es solo cocausal, ya que contrariamente a lo postulado defensivamente no enerva el otro factor desencadenante: la expulsión y caída del actor como consecuencia de la colisión por la que son responsables. IV.- Opino en cambio deben prosperar las otras impugnaciones actorales en materia resarcitoria, excepto las referidas a lucro cesante, bien rechazado y por gastos de asistencia de terceros que entiendo debe confirmarse, como desde ya adelanto. 1) Respecto a los daños a la motocicleta su existencia está plenamente acreditada con la inspección mecánica de fs. 18 IPP: torcedura de manubrio, rotura cachas laterales, torcedura llanta delantera y roturan de disco y freno delantero. El que no se haya reconocido la autenticidad del presupuesto acompañado a fs. 46 hace a la cuantificación del perjuicio pero no a la certidumbre del mismo (arts. 1068 y 1094 CCivil) Por ello debe ser admitido este aspecto del reclamo y en ejercicio de la facultad prevista por el art. 165 CPCC, considero justo y equitativo fijar por tales deterioros la suma de \$ 10.000, sin que corresponda débito alguno en relación a este ítem por la desconexión causal de la falta de casco. 2) Aun cuando la documentación de fs. 20/45 y 52/85 fue desconocida y no fue objeto de reconocimiento, estimo que el \$ 40.000 total por gastos médicos resulta escasa en función de las lesiones padecidas y los tratamientos médicos que debieron practicarse. El aumento que propongo no es sin embargo por el monto que se pretende sobre la base de los presupuestos por la adquisición de los dos implantes cocleares (ver fs. 31/33 y 42/43), ya de la misma, a diferencia de otras erogaciones, no se acompañan las facturas respectivas y no debe soslayarse que el actor contaba con la Obra Social IOMA por lo que de haber tenido que afrontarlos en forma personal en su totalidad debió justificarlo. En razón de lo expuesto juzgo razonable la cantidad de \$ 70.000 totales para cubrir este daño (arts. 1086 CCiv. y 165 CPCC) 3) Los importes totales de \$310.000 por incapacidad sobreviniente y de \$ 200.000 por daño moral también se manifiestan escasos a tenor de las secuelas dejadas, padecimientos y repercusiones en los distintos planos de la vida del Sr. Tossi. Si bien en el fallo se han reseñado las consecuencias del traumatismo de cráneo sufrido, el porcentaje de incapacidad pericialmente establecido en un 62% y la imposibilidad de trabajar y hacer deportes, pudiendo inferirse a partir de la referencia a las pericias médica ( fs. 360/361) y psicológica (fs. 331/338 y 353/4) que en su valoración se tomó en cuenta las condiciones personales ( 24 años a la fecha del accidente, trabajo anterior en la Policía de la Provincia de Bs. As., con

nivel de ingresos correspondiente) y los padecimientos inherentes a las prácticas médicas que se le efectuaron y el período de internación y rehabilitación, aprecio que a la hora de efectuar su traducción dineraria no se aquilató adecuadamente esa plataforma fáctica probatoria. La gravedad de las lesiones y la entidad de sus secuelas en su proyección en los distintos ámbitos del actor justifican a mi modo de ver, de acuerdo a los parámetros jurídico-económicos que maneja este tribunal, su elevación a la cantidad de \$ 500.000 y \$ 350.000 respectivamente (arts. 1083, 1086, 1078 CCivil).

V.- En cuanto al lucro cesante, el mismo debe ser distinguido de la indemnización por la incapacidad sobreviniente, lo que hace posible que tengan distinta suerte. El primero conjuga las pérdidas experimentadas durante el tiempo que haya demandado la curación de la víctima, es decir de inactividad o disminución de la actividad laboral transitoria, mientras que la segunda repara las consecuencias patrimoniales de esa merma en la integridad psico-física permanente que se traduce en una minusvalía de potencialidades de beneficios futuros haya o no dejado de "ganar" y tuviere o no trabajo previo, sin perjuicio de que tales circunstancias se han de proyectar en su valoración. Por eso si la incapacidad es permanente, en principio debe fijarse una suma única que comprenda todos los daños, incluido en su cómputo y determinación del monto indemnizatorio, la privación o disminución de ingreso que hubiere experimentado durante el tratamiento y proceso de curación (Kemelmajer de Carlucci Aida en Código Civil de Belluscio-Zannoni To. 5 p. 218; Tanzi Silvia "Rubros de la cuenta indemnizatoria de los daños a las personas" p.313). "El resarcimiento por la incapacidad sobreviniente tiene carácter genérico y dentro de él queda comprendido, el lucro cesante como elemento específico, de modo entonces que cuando se indemniza la incapacidad física no procede acordar como renglón autónomo el lucro cesante que ya fue atendido por encontrarse subsumido en aquel rubro" (Highton Elena I "Accidentes de tránsito" p. 64; en el mismo sentido Abrevaya Alejandra "El daño y su cuantificación judicial" p. 298/9) Bajo tales directrices y habiendo computado en mi estimación la pérdida potencial de ingresos adicionales por prestaciones complementarias (las llamadas horas CORES), debe mantenerse su desestimación.

VI.- Respecto a los gastos por necesidad de asistencia de terceros, admitidos y cuantificados en forma total en \$ 85.000, que viene cuestionado por ambas partes, resulta útil para esclarecer la cuestión transcribir algunos párrafos del maestro Trigo Represas ("Pérdida de chance" p. 21): "Para que exista un daño futuro indemnizable, basta con que su posibilidad de realización aparezca revestida de certeza o verosimilitud; que medie una razonable probabilidad objetiva de que se pueda llegar a producir, según el curso ordinario de los acontecimientos y circunstancias particulares del caso en cuestión". Partiendo de la base de que la certidumbre del daño no es absoluta sino sólo relativa, y debe ser apreciada con tino y mesura (el mismo autor y obra p. 10), entre lo inexorable o que alcanza un grado de probabilidad merced al cual el espacio que queda para el juego del azar resulta ya ínfimo, por lo que corresponde mandar a reparar la totalidad del beneficio frustrado o empobrecimiento y lo puramente eventual o hipotético no indemnizable, se encuentra lo probable comúnmente conocido como chance; terreno en cual solo cabe moverse con criterios aproximativos de normalidad y de probabilidad, no teniendo el jurista en sus manos instrumentos de mayor precisión. Con ese norte, teniendo en cuenta las secuelas que padece el actor y que el perito médico considera "probable la asistencia de terceros" (ver fs. 361), la procedencia de la partida aparece bien justificada, lo que de ninguna manera significa que pueda calcularse con valores correspondientes a una certidumbre de la que carece y que se proyecta también a su propia entidad, período en que se hará necesaria, sustitución o colaboración por parte de familiares, instituto previsional u obra social, entre otros factores que impiden su traducción dineraria a una simple operación aritmética. Estimo por ello prudente y razonable la cantidad fijada.

VII.- Por último está el punto de partida de los intereses sobre lo que se denomina en la sentencia "daño psicológico", comprensivo de las erogaciones por tratamiento psicológico. Cabe señalar que resulta razonable acumular - o como aquí se hizo desgajar del rubro extrapatrimonial (daño moral)- el costo de la terapia y el daño psíquico en la medida no reversible por el tratamiento (Zavala de Gonzalez Matilde "Disminuciones Psicofísicas" To. 1 Astrea p. 200). Aun cuando ambas partidas obedecen a una misma clase lesión y procuran reparar o mitigar sus secuelas, son distintos los momentos en que cada uno de esos daños se producen, lo que tiene importancia para el cómputo respectivo de los intereses. Es que "en la responsabilidad extracontractual como la obligación de responder por el daño surge desde la producción de este último, y aquella es inmediatamente exigible a partir de dicho momento (sistema de mora ex re, en sentido impropio o de pleno derecho)" (autora citada "Resarcimiento de daños" Hammurabi To. 4 p. 563) no todos ellos se producen concomitantemente con el hecho lesivo. Esto es lo que sucede con "los gastos futuros que son daños patrimoniales indirectos (de tal modo el costo de una intervención quirúrgica todavía no practicada o no pagada) así como en el supuesto de cualquier daño futuro, los intereses se adeudan desde que la sentencia condenatoria queda firme, ya que desde ese momento (no antes ni después) la víctima tiene derecho a la disponibilidad del capital pertinente"(autora y obra recién citadas p. 564). Y esto es lo que acontece con la terapia dispuesta. Por ello la queja actoral debe ser desestimada.

VIII.- Las costas de Alzada en razón del éxito obtenido por las partes en sus pretensiones deben ser distribuidas en un 80% a cargo del demandado y su aseguradora y en un 20% por el actor (arts. 68 y 71 del CPCC).

ASI LO VOTO.- Los Señores Jueces Dres. Sheehan y Panizza, aduciendo análogas razones dieron sus votos en igual sentido.- A LA SEGUNDA CUESTION, el Sr. Juez Dr. Guardiola dijo: Atento el resultado arribado al tratar la cuestión anterior,

preceptos legales citados y en cuanto ha sido materia de recurso -artículos 168 de la Constitución Provincial y 272 del CPCC-,  
Corresponde: 1) MODIFICAR la sentencia en cuanto al daño emergente por la motocicleta que viniendo rechazado se lo admite por la suma de \$ 10.000, debiendo adicionarse los intereses ordenados desde la fecha del hecho; y la cuantificación de los siguientes daños que se elevan en sus totales, a deducirse el porcentaje fijado por falta de uso de casco (50%), gastos médicos a \$ 70.000; incapacidad sobreviniente a \$ 500.000 y daño moral a \$ 350.000. Las costas de Alzada se distribuyen en un 80% a cargo del demandado y su aseguradora y en un 20% al actor. Difiérese la regulación de honorarios profesionales para su oportunidad (arts. 31 y 51 de la ley 8904). ASI LO VOTO.- Los Señores Jueces Dres. Sheehan y Panizza, aduciendo análogas razones dieron sus votos en igual sentido.- Con lo que se dio por finalizado el presente acuerdo que firman los Señores Jueces por ante mí: JUNIN, (Bs. As.), 11 de febrero de 2016. AUTOS Y VISTO: Por los fundamentos consignados en el acuerdo que antecede, preceptos legales citados y en cuanto ha sido materia de recurso -artículos 168 de la Constitución Provincial y 272 del C.P.C.C.-, se resuelve: 1) MODIFICAR la sentencia en cuanto al daño emergente por la motocicleta que viniendo rechazado se lo admite por la suma de \$ 10.000, debiendo adicionarse los intereses ordenados desde la fecha del hecho; y la cuantificación de los siguientes daños que se elevan en sus totales, a deducirse el porcentaje fijado por falta de uso de casco (50%), gastos médicos a \$ 70.000; incapacidad sobreviniente a \$ 500.000 y daño moral a \$ 350.000. Las costas de Alzada se distribuyen en un 80% a cargo del demandado y su aseguradora y en un 20% al actor. Difiérese la regulación de honorarios profesionales para su oportunidad (arts. 31 y 51 de la ley 8904). Regístrese, notifíquese y oportunamente remítanse los autos al Juzgado de Origen.-

007085E