

## Accidente De Tránsito Pericia Mecánica Consultor Técnico Desperfecto Del Automotor Falla Mecánica Defensa Del Consumidor Dano Moral

### JURISPRUDENCIA

### Accidente de tránsito. Pericia mecánica. Consultor técnico.

Desperfecto del automotor. Falla mecánica. Defensa del consumidor. Daño moral Se hace lugar a la demanda de daños y perjuicios incoada contra la concesionaria y la fabricante de un automotor cero kilómetro adquirido por la actora, quien protagonizó un accidente de tránsito, al comprobarse pericialmente que el desgaste existente en las piezas del sistema de suspensión delantera del automotor fue la causa del desprendimiento de la rótula derecha, que generó la pérdida de control de la dirección del vehículo y el consecuente choque.

En la ciudad de Azul, a los 08 días del mes de Febrero del año Dos Mil Dieciocho, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Excm. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial Departamental, Sala II, Doctores Jorge Mario Galdós, María Inés Longobardi y Víctor Mario Peralta Reyes, para dictar sentencia en los autos caratulados ?Liuzzi María Cristina c/ Emilio Porteau Hns. S.A. y otro s/ Daños Y Perjuicios? (Causa N° 62.298), habiéndose procedido oportunamente a practicar la desinsaculación prescripta por los arts. 168 de la Constitución Provincial, 263 y 266 del C.P.C.C., resultando de ella que debían votar en el siguiente orden: Dr. Peralta Reyes- Dra. Longobardi - Dr. Galdós. Estudiados los autos, el Tribunal resolvió plantear y votar las siguientes: -CUESTIONES- 1era. ¿Es justa la sentencia apelada de fs. 321/332? 2da. ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? -VOTACION- A LA PRIMERA CUESTION, el Sr. Juez Dr. Peralta Reyes, dijo: I. En la sentencia dictada en la anterior instancia, que ha llegado apelada a esta alzada, se hizo lugar a la demanda incoada por María Cristina Liuzzi, quien reclamó el resarcimiento de los daños producidos por el incumplimiento contractual y la violación de las normas del consumidor que le atribuyó a las demandadas Emilio Pourtau y Hnos S.A.I.C. (concesionaria) y Renault Argentina S.A. (fabricante); a raíz de que adquirió a la accionada nombrada en primer término, un automotor cero kilómetro, marca Renault Sandero GET UP, dominio ..., y el día 29 de mayo de 2011 se produjo un accidente de tránsito que -en su decir- tuvo su causa en una falla mecánica del mencionado rodado. En la sentencia apelada se condenó a las demandadas a pagarle a la actora la suma total de \$ 107.872, por los siguientes conceptos: daño emergente reparación del vehículo (\$ 30.872,94 más IVA), gastos extrajudiciales (\$ 5.000), privación de uso del vehículo (\$ 36.000), y daño moral (\$ 36.000), con más intereses a la tasa pasiva digital del Banco Provincia de Buenos Aires en sus operaciones de depósito a treinta días, desde el día del hecho y hasta el efectivo pago; con costas a las demandadas vencidas (ver fs. 329/331vta.). II. Dicha sentencia fue apelada por la demandada a fs. 334, quien expresó sus agravios a fs. 358/361. Sostuvo la apelante que en la sentencia ha mediado una incorrecta valoración de la prueba rendida en el proceso; tras lo cual la recurrente examinó la prueba pericial aportada y destacó el mérito del informe expedido por el Ingeniero Sánchez Suárez, desmereciendo la pericia oficial practicada por el Ingeniero Di Nardo. Adujo, en definitiva, que el accidente no se produjo por una falla atribuible al vehículo de la actora, sino a una maniobra del conductor del rodado que resulta ajena a su representada. Formuló un agravio de carácter subsidiario referido a los rubros indemnizatorios receptados en la sentencia (ver fs. 358/361). Al contestar la contraria el traslado que se le confiriera, planteó la deserción del recurso de apelación por falta de crítica idónea y por considerar que la impugnación consiste en una mera discrepancia de la recurrente (fs. 363/364). Este planteo es improcedente, puesto que el escrito de expresión de agravios supera el umbral técnico de fundamentación que ha exigido esta alzada en orden al cumplimiento del recaudo formal establecido en el art.260 del código de rito; razón por la cual el pedido de deserción debe desestimarse (esta Sala, causa n° 58.099, ?Nasello...?, del 8/10/2013, entre muchas otras). Posteriormente, se cumplieron en esta alzada los pasos procesales de rigor, confiriéndose vista al Fiscal General, quien la evacuó a fs. 370/370vta., propiciando la confirmación de la sentencia apelada. De este modo han quedado las actuaciones en condiciones de ser examinadas para el dictado de la presente sentencia de esta alzada. III. Corresponde señalar, en primer término, que los hechos de autos han quedado consolidados durante la vigencia del derogado Código Civil, por lo que ésta es la norma aplicable en la especie (art.7 del C.C. y C.). De todas maneras, como lo viene expresando - reiteradamente- este tribunal, el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación sirve de valiosa guía interpretativa y así será considerado en los desarrollos venideros (esta Sala, causa n° 61761, ?Casaux...?, del 4/5/2017, entre otros). IV. A los fines de dar solución a la cuestión sometida a juzgamiento de esta alzada, estimo necesario comenzar con una breve reseña de las posturas asumidas por las partes en los escritos constitutivos de la litis, pues a partir de esta plataforma será posible examinar las constancias probatorias allegadas al proceso (arts. 330, 354, 375 y ccs. del Cód. Proc.).

1. Si se recalca en el escrito de demanda puede observarse que, como ya se anticipó en el apartado I, la pretensión de daños y perjuicios esgrimida por la actora María Cristina Liuzzi, se encuentra basada en el incumplimiento contractual y en la violación a las normas de lealtad comercial para la relación de consumo, que le atribuye a las empresas demandadas Emilio Pourtau y Hnos

S.A.I.C. (concesionaria) y Renault Argentina S.A. (fabricante). Así afirmó la actora que, con fecha 5 de enero de 2011, adquirió un automotor cero kilómetro marca Renault Sandero GET UP, dominio ..., a la agencia oficial Emilio Pourtau y Hnos S.A.I.C. Y puntualizó que el día 29 de mayo de ese mismo año, cuando el vehículo ni siquiera había alcanzado el kilometraje mínimo para realizar el service obligatorio (contaba con 7000 kms. al momento del siniestro y tenía la garantía vigente), se produjo un accidente de tránsito en la calle H. Irigoyen de la ciudad de Rauch, que tuvo su causa en una falla mecánica del referido automotor (fs. 152/153). Manifestó la accionante que su vehículo Renault Sandero -conducido por su hijo- circulaba por la calle H. Irigoyen de la ciudad de Ayacucho, y dobló por calle 25 de mayo hacia la izquierda. Dijo que habiendo transcurrido unos metros de circulación por esta última calle, el conductor escuchó un gran ruido en la parte inferior delantera del automóvil, e inmediatamente se produjo el bloqueo de la rueda delantera derecha y la consiguiente pérdida de control sobre el rodado. Adujo que en esa circunstancia y sin poder controlar su hijo la dirección de su vehículo, embistió a un automotor que se hallaba estacionado en el lugar y, en forma inmediata, se produjo el vuelco del Renault Sandero; todo lo que sucedió por circunstancias ajenas a la voluntad del conductor, ya que no pudo dominar ni direccionar su rodado. Señaló que no existe ningún indicio de exceso de velocidad y, menos aún, de impericia en la conducción del automóvil (fs. 152vta./153). Expresó la actora que conforme a fotografías tomadas en el lugar, se constató la existencia de una rotura en el tren delantero que provocó el desplazamiento de la rueda delantera en forma transversal, advirtiéndose, en consecuencia, que esta fue la única y exclusiva causa del siniestro. Manifestó que esta falla mecánica es la que produjo la inestabilidad, choque y posterior vuelco, cuando el vehículo circulaba en el área céntrica de la ciudad de Ayacucho y a escasa velocidad. Dijo que en la esquina donde dobló el Renault Sandero se constató la existencia de un trozo desprendido del tren delantero que constituye un reten de goma; sin que se hubieran constatado secuelas de un impacto de entidad suficiente en la trompa del vehículo, como para sospechar de otro motivo que pueda ser considerado causa del siniestro (fs. 153/153vta.). Con la demanda se acompañó un informe pericial realizado por el Ingeniero Mecánico Fabio Alejandro Fernández (fs. 28/41). 2. La versión dada por las empresas demandadas fue diametralmente opuesta. Tanto la contestación de demanda de la concesionaria Emilio Pourtau y Hnos S.A.I.C. (fs. 201/206), como la de la fabricante Renault Argentina S.A. (fs. 219/230vta.), se encuentran estructuradas sobre la base del informe de inspección elaborado por el Ingeniero Jorge L. Sánchez Suárez, que fue agregado a los autos (ver fs. 191/196 y fs. 212/217vta.). A modo de argumento basal de su postura defensiva, sostuvieron ambas demandadas que los daños que presenta el automotor de la actora son clara consecuencia del accidente y no su causa; por lo que las causas del accidente son ajenas al vehículo y no imputables al fabricante (fs. 203 y fs. 222). Ampliando estos conceptos expuso la empresa fabricante que los daños que presenta la suspensión delantera derecha fueron producto de un violento impacto contra la rueda trasera izquierda de un vehículo estacionado sobre la calzada derecha de la calle (fs. 222). Y continuó afirmando que la causa por la cual el conductor del Renault Sandero embiste con su sector delantero derecho al sector trasero izquierdo del otro, obedeció a una distracción o un error de cálculo. Agregó que los daños que presenta la suspensión delantera derecha obedecen en un 100% a un violento impacto con un severo componente frontal, tras lo cual se produjo la siguiente cadena de eventos: El Sandero avanza sobre el Megane y primeramente entran en contacto las punteras de ambos paragolpes; ambos paragolpes se hunden lateralmente, por lo cual la rueda delantera derecha del Sandero impacta sobre la rueda trasera izquierda del Megane; este impacto produce una severísima carga frontal sobre la rueda del Sandero, que se transmite a través de la rótula inferior a la parrilla de suspensión; esta carga frontal sobre la parrilla de suspensión genera a nivel del buje delantero de suspensión un severo esfuerzo de tracción, lo cual produce tanto la deformación de la camisa metálica del buje como así también el estiramiento del ojal de chapa hasta producirse su rotura; paralelamente, la rueda se gira violentamente hacia la derecha produciéndose el arrancamiento del perno de rótula (tras una severísima deformación plástica claramente visible en el orificio del portamasas; la rueda se comprime violentamente entre la rueda del otro vehículo y el sector posterior del pasarruedas, produciéndose el aplastamiento del aro de la llanta en parte interna, y la rotura de ésta (fs. 222/222vta.). Seguidamente, se brindaron mayores argumentos sobre los cuales se apoyó la postura defensiva de la accionada (fs. 223 y sgtes.). V. Incursionando en el análisis de las constancias obrantes en la presente causa, puede señalarse que las pruebas relevantes para el esclarecimiento de la cuestión litigiosa son las siguientes: Por un lado, se tienen los informes técnicos presentados por las partes en sus escritos liminares (el producido por el Ingeniero Mecánico Fabio Alejandro Fernández, agregado con la demanda a fs. 28/41, y el elaborado por el Ingeniero Jorge L. Sánchez Suárez, adjuntado con las contestaciones de demanda a fs. 191/196 y fs. 212/217vta.). Por otro lado, se cuenta con la pericia mecánica practicada por el perito que fue designado por el juzgado, Ingeniero Mecánico Gastón Di Nardo (fs. 268/278). 1. Comenzando con el informe técnico agregado con la demanda, allí señaló el Ingeniero Fabio Alejandro Fernández que el conductor perdió la posibilidad de maniobrar y conducir correctamente su rodado a causa de una falla mecánica grave de su vehículo Renault Sandero, y a pesar de circular a baja velocidad, los daños sufridos fueron de gran magnitud. Agregó que todo esto es atribuible a la rotura de su tren delantero derecho por deficiencias mecánicas, de diseño, de armado y/o de control de calidad de Renault (fs. 33). Seguidamente, brindó detalles sobre la forma en que se produjo el

desenlace dañoso (fs. 33vta.). 2. Por su parte, en el informe de inspección acompañado con las contestaciones de demanda, realizado por el Ingeniero Jorge L. Sánchez Suárez, se introdujo un hecho sobre el cual se ha estructurado todo el esquema defensivo de las demandadas, al sostenerse que el siniestro no se produjo por deficiencias mecánicas del vehículo, sino porque el Renault Sandero embistió frontalmente -con la rueda delantera derecha- un obstáculo vertical de cierta altura, que al no poder superar rodando, provocó el arrancamiento de varios elementos de la suspensión (fs. 212 vta. in fine). Seguidamente se examinaron todas las partes componentes de este sector del rodado, y allí se destacó la existencia de una brutal carga radial de varias toneladas sobre la rueda (fs. 213, párrafos primero y quinto). Se marcó una deformación plástica en el ojal delantero de la parrilla de suspensión (antes de la rotura) por sobrecarga externa, sin fatiga de material por no haber fisura ni debilitación previa (fs. 213, párrafos octavo y noveno). También se alude a esa sobrecarga al examinarse los bujes delantero y posterior de la parrilla (fs. 213, párrafos décimo primero, décimo tercero y décimo sexto). En cuanto a la rótula inferior de suspensión se dijo que la misma se desprendió del portamasas (por arrancamiento) en la zona del vástago; y sobre este vástago se apreció la impronta (deformación plástica) dejada por el bulón transversal que la fija al portamasas por la sobrecarga que produjo su desprendimiento (fs. 213, párrafos décimo octavo y décimo noveno). Con relación al portamasas se dijo que los daños principales se localizan en el orificio interior donde va montado el vástago de la rótula, y se volvió a insistir en la sobrecarga a que estaba sometido el sistema al momento del desprendimiento (fs. 213, últimos dos párrafos). Luego de este detenido análisis de las diferentes partes que componen el sistema, incurrió el Ingeniero Sánchez Suárez en el análisis de la mecánica del accidente y sus causas. Y así puntualizó: 'Los daños que presenta la suspensión delantera derecha del vehículo, y en particular la rotura del 'ojal' delantero de la parrilla y el desprendimiento del vástago de la rótula, fueron consecuencia de una brutal sobrecarga frontal (respecto del eje del vehículo) sobre la rueda. Es decir, que la rueda se trabó contra un obstáculo de considerable altura que al no poder superarlo produjo sobre estos elementos una sobrecarga frontal de varias toneladas?' (fs. 214, párrafos octavo y noveno). Finalmente, pasó a relatar la forma en que - según su parecer- sucedió el evento dañoso, aduciendo que luego de girar hacia la izquierda para tomar por la calle 25 de mayo, por motivos inherentes a la conducción (distracción, error de cálculo, patinamiento, maniobra de esquivar u otro), el vehículo se 'abre' excesivamente hacia la derecha, avanzando con su sector delantero derecho sobre el sector trasero izquierdo de un Megane que estaba estacionado (o sea que según este punto de vista, el Renault Sandero revistió el carácter de embistente). Y así sostuvo que el contacto entre ambos vehículos se inicia con la puntera derecha del paracolpes del Sandero que hunde la puntera lateral izquierda del paracolpes trasero del Megane, y continúa con el hundimiento (lateral) de ambos guardabarros (fs. 214, párrafos décimo segundo y décimo tercero). Aclaró que de este modo quedaron enfrentadas en forma directa la cara delantera de la rueda delantera derecha del Sandero, con la cara trasera de la rueda trasera izquierda del Megane; para concluir señalando que al impactar las ruedas y aplastarse ambos neumáticos, las suspensiones de ambos vehículos se vieron sometidas a una brutal sobrecarga horizontal de varias toneladas (fs. 214, párrafos décimo cuarto y décimo quinto). En las consideraciones siguientes se expuso el informante sobre las consecuencias que tuvo en el Renault Sandero la sobrecarga que habría recibido (fs. 214, últimos tres párrafos; fs. 214vta., primeros cuatro párrafos).

3. Se arriba así a la pericia presentada por el perito designado por el juzgado, Ingeniero Mecánico Gastón Di Nardo (fs. 268/277). Este perito describió la mecánica del accidente señalando que el Renault Sandero circulaba por calle H. Irigoyen y giró a la izquierda para tomar la calle 25 de mayo; destacó que en ese momento -por la maniobra- el vehículo tiene mayor esfuerzo en la rueda delantera derecha, y sostuvo que fue allí cuando 'comienza a salirse la rótula, la parrilla empieza a rozar la llanta?'. Continuó señalando que: 'Cuando se desprende la rótula, ya la dirección pierde control sobre la rueda porque ya no puede maniobrar la misma por faltar un punto de giro (el inferior). Cuando comienza a salirse la rótula, ya el conductor no puede maniobrar la dirección del vehículo, esto hace impactar el vehículo contra el Megane, y es donde la parrilla rompe la llanta, y comienza la mecánica del accidente en que coinciden las dos partes, en que se montan las ruedas y se genera el vuelco del Sandero y que el Megane cruce la calle sin control. Se debe tener en cuenta que esto se genera en poca distancia, el vehículo dobla, se desprende la rótula e impacta al Megane. En cuanto a la especificación si el desprendimiento del buje de barra anti rido puede desencadenar este suceso, no lo creo, ya que el vehículo puede transitar sin la barra y con un buje menos?' (fs. 270; lo destacado en negrita me pertenece). Y la mecánica del siniestro que da el perito -que reproduce en el párrafo anterior- se debe conjugar con lo que había expresado con anterioridad, cuando destacó la existencia de un desgaste en el portamasas que generó el desprendimiento de la rótula, descartando la deformación plástica que había sido indicada por el Ingeniero Sánchez Suárez. Allí manifestó este perito: 'En la llanta hay un roce generado por la parrilla de suspensión, mientras la rueda rodó, al momento del impacto la parrilla rompe la llanta (clavándose). El roce en la llanta indica que la rótula se salió o se movió (no alcanzando a salirse) respecto al alojamiento en el portamasas?' (fs. 269, sexto párrafo, lo destacado es de mi autoría). Para explicar esta conclusión refiere el experto al portamasas, expresando que: 'las fotos que se ven, puede que les falte nitidez, presenta síntomas de desgaste (generando juego entre la rótula y porta mazas), una de las pericias indica deformación plástica en el vástago de la rótula, para mi entender es desgaste (no se observa relieve en esa

deformación, para suponer deformación plástica). Las deformaciones en la base del porta mazas son algo groseras para la pieza que es un portamazas, esta pieza se encuentra sometida en tránsito normal a muchos esfuerzos, y que presente esa deformación, no me parece normal. La rótula se desprende teniendo el perno de trabada, esto es en parte porque había desgaste entre las partes. Se debe informar que las rótulas si el vástago es cónico van clavadas, y la de este caso el alojamiento debe sujetarse firmemente además tiene un alojamiento como prisionero. El bulón presenta zona marcada en el contacto con la rótula, hace suponer que hubo movimiento entre las piezas? (fs. 269, séptimo párrafo, las frases resaltadas en negrita no obran en el escrito original). 4. Del cotejo de los trabajos periciales examinados, se desprende que los mismos arriban a conclusiones claramente contradictorias. En los informes técnicos y de inspección elaborados por el Ingeniero Fernández (allegado con la demanda) y por el Ingeniero Sánchez Suárez (agregado con las contestaciones de demanda), es sencillo advertir que cada uno de ellos contiene un desarrollo tendiente a respaldar la postura asumida en el pleito por quien le encargó la confección del trabajo pericial. Así se tiene que en el primero de ellos se habla de rotura del tren delantero derecho por deficiencias mecánicas, de diseño, de armado y/o de control de calidad de Renault (ver punto 1). Por el contrario, en el segundo informe (confeccionado por el Ingeniero Sánchez Suárez) se brinda una explicación del suceso enteramente favorable a la posición del fabricante, al afirmarse que el siniestro no se produjo por deficiencias mecánicas del vehículo, sino porque el Renault Sandero embistió frontalmente -con la rueda delantera derecha- un obstáculo vertical de cierta altura (esto es el sector trasero izquierdo del Megane que estaba estacionado), que al no poder superar rodando provocó el arrancamiento de varios elementos de la suspensión. El Ingeniero Sánchez Suárez advirtió una deformación plástica en el ojal delantero de la parrilla de suspensión, motivada por sobrecarga externa (o sea por el referido impacto), sin fatiga del material por no haber fisura ni debilitación previa. Y en cuanto a la rótula inferior de suspensión sostuvo que la misma se desprendió del portamasas (por arrancamiento) en la zona del vástago; y sobre este vástago se apreció la deformación plástica dejada por el bulón transversal que la fija al portamasas, por la sobrecarga que produjo su desprendimiento (o sea por el impacto). Así aclaró con respecto al portamasas que los daños principales se localizan en el orificio interior donde va montado el vástago de la rótula, volviendo a insistir en la sobrecarga a que estaba sometido el sistema al momento del desprendimiento (ver punto 2, párrafo primero). Sobre esta base adujo el Ingeniero Sánchez Suárez que los daños que presenta la suspensión delantera del vehículo Sandero, y en particular la rotura del ojal delantero de la parrilla y el desprendimiento del vástago de la rótula, fueron consecuencia de una brutal sobrecarga frontal (respecto del eje del vehículo) sobre la rueda, o sea que la rueda se trabó contra un obstáculo de considerable altura (el Megane estacionado), que al no poder superarlo produjo sobre estos elementos una sobrecarga frontal de varias toneladas (ver punto 2, segundo párrafo). Por su parte, el perito que fue designado por el juzgado, Ingeniero Di Nardo, se inclinó por la mecánica del siniestro que favorece la pretensión de la actora, al puntualizar que cuando el Renault Sandero giró a la izquierda, comenzó a salirse la rótula y la parrilla empezó a rozar la llanta, agregando que al desprenderse la rótula, ya la dirección pierde control sobre la rueda, porque no se puede maniobrar la misma al faltar el punto de giro inferior; lo que provocó el impacto del Renault Sandero contra el Megane que estaba estacionado en el lugar, y fue allí cuando la parrilla rompió la llanta y comenzó la mecánica del accidente: se montaron las ruedas de ambos vehículos, se generó el vuelco del Sandero y el Megane cruzó la calle sin control. Por el contrario, este perito no le dio mayor relevancia al desprendimiento del buje de la barra anti rolido, porque el vehículo puede transitar sin la barra y con un buje menos (véase el punto 3, primer párrafo). Y el Ingeniero Di Nardo también explicó, con detenimiento y claridad, cuál fue el motivo por el que se produjo el referido desprendimiento, al haber advertido la existencia de un desgaste en el portamazas que generó el desprendimiento de la rótula, descartando la deformación plástica indicada por el Ingeniero Sánchez Suárez. Así aclaró que el portamazas presenta síntomas de desgaste, generando juego entre la rótula y el portamazas; y descartó una deformación plástica en el vástago de la rótula por considerar que en rigor se trata de un desgaste, ya que, en su decir, no se observa relieve en esa deformación para suponer una deformación plástica. Prosiguió expresando que las deformaciones en la base del portamazas son algo groseras para la pieza que es un portamazas, pues esta pieza se encuentra sometida en tránsito normal a muchos esfuerzos y que presente esa deformación no parece normal. Destacó que la rótula se desprendió teniendo el perno de trabada, lo que en parte es así porque había desgaste entre las partes, concluyendo en que hubo movimiento entre las piezas (véase punto 3, segundo párrafo). En tramos posteriores de su dictamen pericial manifestó el Ingeniero Di Nardo que, más allá de la maniobra de giro realizada por el Renault Sandero, el desprendimiento de la rótula se generó antes del impacto (esto lo marca el roce en el interior de la llanta y que termina con la parrilla incrustada en la llanta). Dijo que esto se generó por la transmisión de esfuerzos en la suspensión debido a las transferencias de pesos del vehículo desde la rueda izquierda a la derecha, por la inercia de las mazas (fs. 272, respuesta al punto c) de la demandada). Y más adelante expuso que, como ya había explicado, el vástago de la rótula presentaba juego en el alojamiento, no viéndose deformación plástica, ya que no se observa relieve, sí se ve desgaste en esa zona. Fue así que producto del esfuerzo que se genera al girar la dirección, las transferencias de pesos, la rótula se salió del alojamiento del portamazas (fs. 273, último párrafo, respuesta al punto 2.4); aclarando que el portamazas también presenta desgastes, ya que se ve en las

fotografías zonas de cierto brillo (fs. 274, primer párrafo). Y al contestar la impugnación planteada por la parte demandada, mantuvo este perito su postura de que "el desencadenante de los hechos fue el desprendimiento de la rótula derecha, esto genera la pérdida de control de la dirección del vehículo, por lo que se desencadena el choque al Megane" (fs. 287). VI. El análisis de los trabajos periciales efectuado en el anterior apartado, me convence de que corresponde privilegiar la pericia practicada por el Ingeniero Di Nardo. No sólo porque la designación de este perito provino del juzgado y, por ende, no se encuentra sometida a la parcialidad que se visualiza en los dictámenes confeccionados a requerimiento de las partes, sino, esencialmente, por las razones medulares que expondré en este apartado.

1. Cabe señalar, en primer lugar, que los profesionales que presentaron los informes técnicos allegados con la demanda y sus respuestas, pueden encuadrarse en la categoría de asesores técnicos de las partes, consultores técnicos o peritos de control (figura receptada en algunos códigos procesales del país). Y así expresa Quadri, con cita de jurisprudencia, que no es necesario que estos asesores estén desvinculados de la parte (con quien están ligados por una relación de naturaleza contractual y ante quien deberán responder frente a eventuales omisiones o deficiencias en su asistencia), ni deben ofrecer los requisitos de objetividad e imparcialidad que exige el experto que el juez designa y que está sujeto a las causas de recusación que la ley prevé. Su actuación estará, entonces, signada por la parcialidad (La prueba en el proceso civil y comercial, tomo II, págs.1294, 1295, 1296 y 1297).

2. Pero más allá de ello, lo que me inclina a conferir preeminencia a la pericia mecánica del Ingeniero Di Nardo, es que la misma se encuentra dotada de un adecuado fundamento científico y técnico; se compadece -enteramente- con las demás constancias de la causa; no presenta contradicciones ni falencias de ninguna índole; se practicó con el debido contralor de los litigantes y se respondieron las impugnaciones planteadas por la demandada; cuenta con un desarrollo argumental muy bien articulado, debidamente fundamentado, respaldado en los elementos obrantes en autos y en los principios rectores de una materia que es propia de esta incumbencia profesional (conf. Devis Echandía, Teoría General de la Prueba Judicial, tomo 2, págs.334 a 340; Varela, Valoración de la prueba, págs.195, 196 y 197; esta Sala, causa n° 48257, "Arla", sentencia del 6-10-05, entre muchas otras; arts.375, 384, 457, 472, 473, 474 y ccs. del Código Procesal).

3. Y así es posible apreciar que en el informe de inspección practicado -a requerimiento de la demandada- por el Ingeniero Sánchez Suárez (cuya idoneidad profesional no pongo en duda), se parte de una premisa lógica que no surge de las probanzas de autos y que, por ende, no ha tenido ningún tipo de acreditación en este proceso. Me estoy refiriendo, claro está, al impacto que habría producido la rueda delantera derecha del Renault Sandero contra la parte trasera del Megane estacionado en el lugar, y a la suposición de que esta sobrecarga habría sido la causa del desprendimiento en la suspensión delantera del vehículo de la actora. En efecto, no hay ningún elemento probatorio que permita inferir que el Renault Sandero impactó al Megane antes de haberse producido la afectación de su sistema de suspensión delantera (arts.375 y 384 del Cód. Proc.), sino que, por el contrario, las evidencias detectadas por el Ingeniero Di Nardo permiten alertar sobre la existencia de un desgaste en el portamazas que generó el desprendimiento de la rótula, y no de una deformación plástica como expresó el Ingeniero Sánchez Suárez en apoyo de su postura (me remito a lo señalado en los dos últimos párrafos del anterior apartado V). Precisamente, este desgaste en las piezas del sistema de suspensión que se erigió en la causa del siniestro, fue lo que constituyó el basamento de la pericia del Ingeniero Di Nardo y lo que, en consecuencia, sirvió para estructurar el núcleo del decisorio apelado (ver los desarrollos argumentales que realiza el a quo a fs. 327/328vta.). Por el contrario, tal como ya se señaló, en el informe técnico del Ingeniero Sánchez Suárez se partió de una premisa que no encuentra apoyatura en las constancias probatorias de autos (sobrecarga que habría recibido el Sandero al embestir al Megane y que habría provocado el desprendimiento en su suspensión delantera). Y en lo que constituye una falencia de este informe técnico, cabe destacar que en el mismo no se abordó con suficiente detenimiento la falla mecánica o desgaste atribuida por la parte actora (reflejada en el informe del Ingeniero Fernández), ya que el informante dedicó unos breves párrafos a esta esencial temática, insistiendo en la sobrecarga precedente a la rotura y en una deformación plástica que no fue corroborada por el perito designado por el juzgado (ver fs. 214vta., donde escuetamente trató la falla del vehículo denunciada por la parte actora). Y de esta manera culminó su informe el Ingeniero Sánchez Suárez, señalando que las causas del accidente son ajenas al vehículo y, por ende, no son imputables al fabricante, y que los daños que presenta la suspensión delantera derecha (arrancamiento ojal delantero derecho de la parrilla, desprendimiento del vástago de rótula, arrancamiento de la barra antiroldo, etc.), son consecuencia del accidente y no su causa (ver fs. 214vta., in fine, capítulo de las conclusiones). Insisto en que en la pericia practicada por el Ingeniero Di Nardo se constató, con suficiente fundamento científico técnico, el desgaste existente en las piezas del sistema de suspensión delantera del Sandero, que fue la causa del desprendimiento de la rótula derecha que generó la pérdida de control de la dirección del vehículo y el consecuente choque al Megane (estacionado en el lugar). Y reitero que estas conclusiones periciales se erigieron en la parte medular de la sentencia apelada (fs. 327/328vta.); debiendo ponerse de resalto que en el escrito de expresión de agravios no se formuló una crítica idónea sobre este aspecto central del pronunciamiento de grado, más allá de que esta pieza recursiva haya superado el umbral mínimo requerido por el art.260 de la ley ritual (tal como lo señalé en el apartado II).

4. En su expresión de agravios refiere la apelante a la pericia practicada por el Ingeniero Di Nardo y al informe

técnico elaborado por el Ingeniero Sánchez Suárez, aludiendo también a las manifestaciones vertidas por estos profesionales en la audiencia videograbada, donde ambos confrontaron sus posiciones. Pero la parte apelante no ha señalado cuáles serían las conclusiones de la audiencia videograbada que aconsejarían modificar la decisión adoptada por el a quo, habiéndose limitado a formular apreciaciones genéricas y subjetivas sobre esta audiencia, y destacando el nivel técnico del Ingeniero Sánchez Suárez que, según su parecer, sería superior al del perito designado por el juzgado (ver alegaciones de fs. 360). Es indudable que no hay ninguna evidencia procesal que respalde tal aseveración de la recurrente, por lo que la misma deviene inaudible (art.384 del Cód. Proc.). Por lo demás, señaló el juzgador en la sentencia apelada que a pesar de los esfuerzos argumentativos del Ingeniero Sánchez Suárez, el perito Ingeniero Di Nardo se mantuvo en su convicción de que el desprendimiento de la rótula derecha fue la causa física del accidente. Y agregó el juzgador que a lo sumo pudo haberse instalado la duda de cómo se desarrollaron los hechos, más deben prevalecer los principios preestablecidos de causalidad presumida que no ha logrado ser desvirtuada por la actividad probatoria de la demandada (fs. 328vta., últimos dos párrafos). Sobre esta cuestión adujo la apelante que en la audiencia videograbada no se instaló ninguna duda sobre el desarrollo de los hechos, porque -a su juicio- el Ingeniero Di Nardo no pudo rebatir las explicaciones del testigo Sánchez Suárez (fs. 360vta.). Esta aseveración recursiva no puede ser compartida en modo alguno. En efecto, habiendo observado el suscripto la videograbación de la audiencia realizada en primera instancia, llego a la conclusión de que tanto el Ingeniero Di Nardo (perito designado por el juzgado), como el Ingeniero Sánchez Suárez (asesor técnico de la demandada), expusieron detalladamente sus respectivas posturas, sin haber mediado rectificación alguna de lo que ambos habían expuesto en los trabajos escritos que analicé supra. Más aún, los esfuerzos argumentativos del Ingeniero Sánchez Suárez han puesto en evidencia la natural parcialidad de sus aserciones, tratando en todo momento de sostener la postura procesal de la accionada; lo que obedece a la naturaleza del rol que ocupó en el proceso (conforme lo puse de relieve en el punto 1 del presente apartado VI). Por lo demás, no es cierto que el Ingeniero Di Nardo no haya podido rebatir las explicaciones del Ingeniero Sánchez Suárez (como se dice a fs. 360vta.), sino que, por el contrario, las sólidas razones de la pericia presentada por el primero no se han visto desmerecidas por lo acontecido en la audiencia cuya videograbación he analizado (arts.163 inciso 5, 375, 384, 474 y ccs. del Cód. Proc.). Precisamente, al existir opiniones contrapuestas entre el perito oficial y el consultor técnico, la jurisprudencia se ha inclinado por hacer prevalecer, en principio, el dictamen del primero, pues las garantías que rodean su designación hacen presumir su imparcialidad y consecuente mayor convicción, mientras que el interés del perito de control atiende al interés de aquél que lo ha propuesto. Claro está que en algún caso -que no es el de autos- podría prevalecer el informe del asesor técnico sobre el dictamen oficial, cuando éste último es infundado o se demuestran apartamientos a las reglas técnicas de la ciencia de que se trata o se contraría la experiencia común (conf. Quadri, ob. cit., tomo II, págs.1372 y 1373, con cita de nutrida jurisprudencia sobre esta temática). Con lo expuesto ha quedado suficientemente abastecido el presente voto, por lo que no considero necesario ocuparme de otras alegaciones volcadas en el escrito recursivo, que no resultan conducentes para la solución del litigio (esta Sala, causa n° 61505, ?Negretti...? del 10/8/2017, entre muchas otras). Y ante el resultado de la valoración de la prueba que he dejado expuesto, no me quedan dudas de que debe ser confirmada la sentencia apelada de fs. 321/332, en cuanto se hizo lugar a la demanda incoada (arts.901, 902, 906, 1113 y ccs. del Cód. Civil; arts.40, 53 y ccs. de la ley de defensa del consumidor). VII. Tal como se encuadró jurídicamente el caso en el decisorio apelado, en autos es de aplicación el art.40 de ley 24.240 (según ley 24.999), que regula la reparación de los daños causados por el riesgo o vicio de un producto. Señala Pizarro que esta norma comprende: a) Los daños que derivan de la inadecuación del bien a su destino, por defecto de calidad, que conlleva a la frustración de las expectativas legítimas que tenía el consumidor en cuanto a su utilización. b) Los daños derivados de vicios ocultos en el producto al tiempo de su adquisición, que la tornan impropia para su destino y disminuyen su valor. c) Los daños causados a la persona o a otros bienes del consumidor o de un tercero por el producto defectuoso por deficiencias de seguridad (conf. Tratado de derecho del consumidor, Stiglitz-Hernández directores, tomo III, págs.330 y 331). Y dentro de los dos primeros supuestos -donde cabe encuadrar el caso en juzgamiento- ubica Pizarro al producto que tiene vicios o defectos de calidad por inadecuación material de lo debido a lo prometido (falta de calidad). El producto no tiene la performance que de él se espera (ob. cit. pág.331). La prueba rendida en la causa -que ha sido valorada supra- permite arribar a la conclusión de que el siniestro de autos fue causado por un defecto del vehículo de la actora, consistente en un desgaste en las piezas del sistema de suspensión delantera, que fue la causa del desprendimiento de la rótula derecha que generó la pérdida de control de la dirección del rodado y el consecuente choque al Megane (estacionado en el lugar). Tal como lo ha resuelto la Casación Provincial, el sistema de responsabilidad pautado por el art.40 de la ley 24.240, en conjunción con el art.5 de la misma, y su enclave en el art.42 de la Constitución Nacional, importa una obligación de seguridad de base constitucional (S.C.B.A., C 117760 del 1/4/2015, ?G, A.C. contra Pasema S.A. y otros. Daños y Perjuicios?, sumario JUBA B4200916). En este fallo del Superior Tribunal, en el voto del Dr. De Lázari, se señala que la ley de defensa del consumidor contiene una expresa norma procesal relativa a la carga de la prueba cuando prescribe en el último párrafo del art.40 que ?sólo se liberará total o parcialmente

quien demuestre que la causa del daño le ha sido ajena?; y se puntualiza que el consumidor se libera de la carga de probar la relación causal, que se presume, pudiendo sin embargo el fabricante o vendedor, demostrar la ajenidad de la causa, con lo que estamos en presencia de una presunción iuris tantum (S.C.B.A., citada causa n° 117760, del voto del Dr. De Lázari, con cita de Junyent Bas y Del Cerro, Aspectos procesales en la ley de defensa del consumidor, LL 2010-C-1281). Pues bien, en el sub exámine las demandadas no han probado que el daño obedezca a una causa ajena, tal como ha quedado expuesto en los apartados precedentes; razón por la cual la sentencia apelada debe ser confirmada (art.40 de la ley de defensa del consumidor; arts.1722, 1723, 1725, 1736 y ccs. del C.C. y C., aplicable analógicamente). En esta misma línea de pensamiento, se ha decidido que: "El importador de una marca de automóviles y el concesionario son responsables por los daños y perjuicios que sufrió la actora a raíz del accidente de tránsito ocurrido a causa de los supuestos defectos de fábrica del vehículo, pues, el art.40 de la ley 24.240 quiere responsabilizar a todas aquellas personas físicas o jurídicas que han participado en la concepción, creación y comercialización del servicio, no solo quien lo provee en forma directa sino también quien lo concibió, lo instrumentó, y quien puso su marca en él, sin hacer diferencias según que se encuentren o no ligados contractualmente con el consumidor" (CNCiv, Sala H, 9/2/06, "Schoenfeld, Karin S. c. Mitsu Car S.A. y otros", RC y S, 2006-VIII-103; ver también CNCiv, Sala B, 28/6/02, "Manesí Alberto V. c. General Motors de Argentina S.A.", LL ejemplar del 8/10/02, p.5).

VIII. Sólo resta ocuparse del resarcimiento de daños y perjuicios decidido en la sentencia de grado (fs. 329/331), pudiendo observarse que el escrito portador de los agravios se muestra especialmente escueto en lo que atañe a esta temática (ver fs. 360vta., punto iv). En el fallo de la anterior instancia se recibió el daño emergente de la reparación del vehículo en la suma de \$ 30.872,94, más IVA (fs. 329vta./330), sin que sobre esta parcela del decisorio haya mediado agravio de la apelante (fs. 360vta.). En dicha sentencia también se rechazó el rubro disminución del valor venal, se acogió el rubro gastos extrajudiciales por un monto de \$ 5.000, se hizo lugar a la privación de uso del automotor en la suma reclamada de \$ 36.000, y al daño moral en el monto reclamado de \$ 36.000 (fs. 330/331). La recurrente dice agravarse con respecto al rubro privación de uso del automotor y al cálculo arbitrario de \$ 36.000, pero no brinda ningún fundamento que pueda sostener esta aserción genérica. Más aún, en la sentencia se valoró la prueba testimonial (testigos Mariani, Lora y Noval), en orden a la acreditación de que el impedimento del uso del vehículo le generó trastornos a la actora en el desenvolvimiento de su vida profesional, al tener que trasladarse por medio de transportes alternativos a los diferentes establecimientos donde cumplía funciones (los que se encontraban a grandes e incómodas distancias) (fs. 330vta.). Así lo he podido corroborar con el cotejo de la videograbación de la audiencia. No obstante estos elementos probatorios debidamente ponderados en el fallo atacado, en la pieza de expresión de agravios no se formuló ninguna crítica sobre esta temática (fs. 360vta., tercer párrafo), por lo que en esta parcela el recurso deviene inadmisibles (art.260 del Cód. Proc.). Algo similar corresponde señalar en torno al daño moral, haciendo puntualizado el a quo que "mediante la prueba testimonial se han acreditado los inconvenientes y padecimientos que, si bien en la vía de una relación jurídica contractual, ha tenido que tolerar la actora producto del incumplimiento del deber de asistir y garantizar la reparación del vehículo a cinco años de ocurrido" (fs. 331, segundo párrafo). Pues bien, sobre este punto niega la apelante un desmedro espiritual de la actora, alegando que, en definitiva, se trata de daños en su vehículo y en la necesidad de apelar al transporte público para continuar con su actividad laboral (fs. 360vta., tercer párrafo). Entiendo que esta aseveración es inaudible porque en el caso de autos se produjo un accidente de tránsito que culminó con el vuelco del vehículo de la actora y con la posibilidad cierta de que pudieran haberse producido daños físicos en el conductor; lo que de por sí genera afecciones de índole espiritual en los damnificados. Y a ello se suma la conducta reticente de las demandadas, quienes en lugar de dar respuesta inmediata a los requerimientos de la actora (como lo exigía su profesionalidad y el deber de buena fe contractual), prolongaron en demasía la solución del diferendo, tornando necesario el dictado de una sentencia judicial para restablecer la situación a su debido quicio. O sea que la actora se ha visto expuesta a padecimientos que excedieron las molestias propias del mundo de los negocios, pues lo acontecido no se compadece con lo que debe suceder según el curso natural y ordinario de las cosas, en una operación de compraventa de un automotor cero kilómetro (arts.508, 511, 512, 519, 520, 522, 901, 902, 906, 909 y ccs. del Cód. Civil; arts.163 inciso 5, 375, 384 y ccs. del Cód. Proc.; esta Sala, causa n° 60021 del 10-11-15, "Cotti"). Por ende, corresponde rechazar el agravio de la apelante referido al daño moral, confirmándose esta parcela del decisorio impugnado.

IX. Por todo lo hasta aquí señalado, propicio la confirmación de la sentencia apelada de fs. 321/332, en todo lo que ha sido materia de agravio; debiendo imponerse las costas de alzada a la apelante que ha sido vencida en el trámite recursivo (art.68 del Cód. Proc.). Así lo voto. A la misma cuestión, los Dres. Longobardi y Galdós, por los mismos fundamentos, adhieren al voto que antecede, votando en igual sentido. A LA SEGUNDA CUESTION, el Señor Juez Doctor Peralta Reyes, dijo: Atento a lo que resulta del tratamiento de la cuestión anterior, se resuelve confirmar la sentencia apelada de fs. 321/332, en todo lo que ha sido materia de agravio; imponiéndose las costas de alzada a la apelante que ha sido vencida en el trámite recursivo (art.68 del Cód. Proc.). Difiérese la regulación de honorarios para su oportunidad (arts.31 y 51 del dec. ley 8.904/77; SCBA, causa I-73016 del 08-11-17, "Morcillo..."). Así lo voto. A la misma cuestión, los Dres. Longobardi y Galdós, por los mismos fundamentos,

adhieren al voto que antecede, votando en igual sentido. Con lo que terminó el Acuerdo, dictándose la siguiente:

SENTENCIA Azul, 8 Febrero de 2018. - AUTOS Y VISTOS: CONSIDERANDO: Por todo lo expuesto, atento lo acordado al tratar las cuestiones anteriores, demás fundamentos del acuerdo, citas legales, doctrina y jurisprudencia referenciada, y lo dispuesto por los arts.266, 267 y concs. del C.P.C.C., se resuelve: confirmar la sentencia apelada de fs. 321/332, en todo lo que ha sido materia de agravio; imponiéndose las costas de alzada a la apelante que ha sido vencida en el trámite recursivo (art.68 del Cód. Proc.). Difiérese la regulación de honorarios para su oportunidad (arts.31 y 51 del dec. ley 8.904/77; SCBA, causa I-73016 del 08-11-17, ?Morcillo...?). Regístrese, notifíquese por Secretaría y devuélvase a su Juzgado de origen. Firmado: Dr. Jorge Mario Galdós - Presidente - Dra. María Inés Longobardi - Juez - Cám. Civ. y Com. Sala II - Dr. Víctor Mario Peralta Reyes - Juez - Cám. Civ. y Com. Sala II. Ante mí: Claudio Marcelo Camino - Secretario - Cám. Civ. y Com. Sala II.

Correlaciones: Ley 24240 - BO: 15/10/1993 024131E