



E08000005587985



Sentencia Condenatoria

PP-08-00-016236-20/00 M., L. N. s/Lesiones culposas

Mar Del Plata, 23 de agosto de 2024

**Notificación electrónica recibida desde el Portal de Notificaciones y Presentaciones
Electrónicas SCBA**

PP-08-00-016236-20/00

Nombre y Apellido del firmante: CELSI Leonardo César

Fecha y hora de la Firma: _23/08/2024_09:55:06

Autoridad Certificante: Autoridad Certificante de Firma Digital

CCS E08000005587985

AUTOS Y VISTOS:

La presente causa registrada con el número **10928**, en este Juzgado en lo Correccional N° 5 Departamental a mi cargo, IPP N° 08-00-016236-20 en la que se atribuye a **L. N. M.**, DNI ..., nacido el ..., hijo de S. A. S. y C. A.M., con domicilio en ... de Mar del Plata, la comisión del delito de **LESIONES CULPOSAS VIALES AGRAVADAS**, y

CONSIDERANDO:**EXISTENCIA DEL HECHO EN SU EXTERIORIZACIÓN MATERIAL Y PARTICIPACION DEL IMPUTADO:**

En sus alegatos el Sr. Agente Fiscal, Dr. Pablo Cistoldi, y el apoderado del Particular Damnificado, Dr. F. M. O., insistieron en que mediante la prueba producida en el juicio debía tenerse por acreditado el hecho descrito en la requisitoria de elevación, leído al inicio del debate, esto es que: *"El día 25 de Julio de 2020 siendo aproximadamente las 19.40 hs, L. N. M. al mando de su vehículo Chevrolet Astra dominio ... circulaba a gran velocidad (no inferior a 77 km/H) por el carril central de Avenida Colón hacia Champagnat. Al arribar a la intersección no semaforizada con calle 1º de mayo, no respetó el máximo de velocidad permitido en la encrucijada (30 km /h) y violó la prioridad de paso de quien cruza por mano derecha. En consecuencia M. embistió con el sector frontal de su vehículo el lateral izquierdo del rodado Volkswagen Voyage dominio ... que al mando de L. V. I. cruzaba la Avenida desde calle Bolívar hacia Brown. Producto de la colisión la víctima sufrió trauma cerrado de tórax, contusión pulmonar y múltiples fracturas costales izquierdas y de esternón, lesiones de carácter grave ya que demandaron para su curación una inutilidad laboral superior al mes. El resultado es objetivamente imputable a L. N. M. por la inobservancia de los deberes y obligaciones a su cargo. Su conducta altamente peligrosa importó una violación del genérico deber de cuidado y prevención, y de conservar en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito (art. 39 inc. y b) Ley 24449 (anexo de Ley 13927); de respetar la prioridad de paso (art 41 de la misma ley) y de no exceder los 30 km/h en las encrucijadas urbanas sin semaforizar (art 51 e 1 Código de Tránsito) Esta conjunción de transgresiones sumamente riesgosa fue causa determinante del resultado lesivo".*

Tras analizar a la luz de las reglas de la sana crítica las pruebas producidas en el juicio, y haber reflexionado respecto a la profunda discusión que se produjo durante las conclusiones finales, he tenido por acreditada, más allá de toda duda, la existencia de los hechos recién enunciados, así como la autoría responsable de L. N. M. en los mismos. Ello, corresponde aclarar, a excepción del tramo en el que se reprocha al agente haber desarrollado una velocidad superior a los 77 km/h, por cuanto la Defensa ha resultado eficiente en introducir una duda insuperable respecto a que la velocidad hubiere superado un rango de entre 51,5 y 61,9 km/h, afirmación que habré de desarrollar al valorar la prueba pericial.

Durante la audiencia preliminar las partes estuvieron de acuerdo en trazar las siguientes estipulaciones probatorias: la inexistencia de antecedentes penales del imputado; la fecha, hora y lugar de la colisión vehicular; la ausencia de semáforo en la encrucijada; cuáles eran los vehículos intervinientes, sus respectivos conductores y el carácter de embistente-embestido de cada uno; las trayectorias previas de los rodados; y las lesiones padecidas por la víctima. Como consecuencia, la controversia en el debate no se centró en la existencia de los hechos; sino en la velocidad del vehículo embistente, en la interpretación de las normas reglamentarias en juego, y en la incidencia del comportamiento de la víctima.

Al respecto, conviene adelantar, que he de concluir que M. no acató la prioridad de paso, porque ello ha de incidir en el tratamiento de la prueba, que comparto con la acusación

De la declaración testimonial de L. V. I. se desprende que, por calle primero de mayo, cruzaba la Avenida Colón desde calle Bolívar hacia Brown, y se aseguró de que desde la otra mano tenía franqueado el cruce. Luego de ello vio unas luces y sintió el impacto, que lo proyectó hasta el lugar donde chocó con un poste, sobre la vereda de la mano contraria. Detalló a continuación los padecimientos sufridos, con internaciones, cirugías, y un grave deterioro en su estado de salud. El testigo impresionó como sincero y convincente, no existiendo por otra parte una versión alternativa de los hechos, resultando posible superponer su relato con el de las pericias accidentológicas.

Confluyen en el mismo sentido los elementos incorporados al juicio: el acta de prevención en la vía pública de fs. 62, el relevamiento accidentológico de fs. 35/73, la planimetría de fs. 52, el informe accidentológico de fs. 53/54, el

reconocimiento médico legal a fs. 498, el acta declaración del imputado de fs. 63/64, la copia documental de fs. 7/11, el dictamen pericial del Lic. Gustavo Eduardo Hollmann adjuntado al trámite de fecha 25/07/2024, el Informe Tribunal Municipal de Faltas agregado el 06/08/2024 y los resúmenes de historia clínica de las Clínicas 25 de Mayo y Colón adjuntados al trámite de fecha 13/08/2024.

Respecto a las prioridades de paso, comparto plenamente la postura de los acusadores.

Si bien la legislación anterior a la ley 13.927 (que adhirió a la ley 24.449), admitía excepciones a la prioridad de paso fundadas en la mayor jerarquía de la vía, ello ya no es así, desde el año 2008.

Es válido recordar que el art. 71 de la ley provincial de tránsito 11.430, establecía que " . *el conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal. Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde cuando: . C) Circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.*" El art. 70 inc. 2. C del Decreto de Emergencia 40/07 reproducía tal excepción. Tal norma estuvo vigente hasta la sanción de la ley 13927, de diciembre de 2008, que adhirió a la ley 24.449.

El art. 41 de la ley 24.449 enuncia que " . *todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha.*" Pero eso no es todo, como pocas veces lo hace el legislador, en este caso expresó, para aventar toda duda o interpretación en contrario que "... ***Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta'*** (el destacado no pertenece al original), estableciendo una taxativa cantidad de excepciones en las que tal prioridad se pierde. Y entre estas excepciones no está contemplada la de la vía principal o de mayor jerarquía. Expresamente, el legislador ha dejado fuera del alcance de esta prioridad exclusivamente a las semiautopistas (inciso "d"), de modo tal que no hay manera de interpretar la norma en sentido contrario sin alzarse frente al texto y voluntad expresa de la ley.

La Defensa ha invocado como soporte normativo para una interpretación divergente, las disposiciones del decreto 779/95. Al contrario, la letra de esa norma no podría modificar la tajante enunciación de la ley al respecto, y no lo hace. En el anexo A, al reglamentar el art. 41, el Poder Ejecutivo estableció que "*La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo . a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica.*" Esto no es más que una derivación de la regla general de la ley de tránsito al ordenar la prevalencia de las señalizaciones particulares sobre las reglas generales de la ley, y del propio inc. a) del art. 41, que establece que la prioridad cede frente a una señalización en contrario. Está claro que éste no es el caso. De esta norma no puede inferirse una excepción, sino que lo que de ella se desprende es la ratificación de la regla y de sus taxativas excepciones.

En cuanto a la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires invocada, conviene destacar que no resulta inmediatamente aplicable al caso, dado que allí se resolvió en función de diversos elementos de prueba. No obstante ello, conviene recordar el voto del ministro Soria, quien sostuvo que " . *IV.2.a. Liminarmente, cabe observar que la postura adoptada por el recurrente en torno a la prioridad de paso de quienes circulan por las avenidas no resulta coincidente con la doctrina sentada por esta Corte en las causas C. 118.128, "R.", sentencia de 8-IV-2015; C. 120.890, "C.", sentencia de 18-IV-2018 y C. 121.006, "F.", sentencia de 30-V-2018 -entre otras-. En dichos precedentes, se sostuvo que a diferencia de lo dispuesto en el art. 57 inc. 2 apartado "c" de la ley 11.430 -según ley 13.604-el art. 41 de la ley 24.449 (conf. adhesión mediante ley provincial 13.927) no refiere como excepción a la prioridad de paso de quien se presenta en la bocacalle por la derecha a los vehículos que circulan por vías de mayor jerarquía, sino que limita aquélla solamente a quienes lo hacen por una semiautopista, condición que no reviste una avenida"* ("S., L. R. contra T., H. S. Daños y perjuicios", SCBA, C 122276, 05/06/2019).

En consecuencia, la víctima emprendió el cruce con la lícita expectativa de que se respetara su prioridad de paso. Es evidente que el acusado, de manera antijurídica, no cedió el paso en la encrucijada.

Tal afirmación me permite aseverar desde ahora, sin más, que la conducta antirreglamentaria de M. se constituyó en una infracción al deber de cuidado, que incrementó el riesgo de una manera prohibida, infracción reflejada con exactitud en el resultado lesivo, consistente en las lesiones padecidas por I. a causa del evento en juzgamiento.

Pero eso no es todo. También comparto con los acusadores que el imputado, al momento de los hechos, conducía el vehículo a una velocidad prohibida, infracción al deber de cuidado que también concurrió en la producción del resultado lesivo que la norma de cuidado transgredida pretende tutelar.

La principal cuestión de hecho que se debatió durante el juicio fue, precisamente, la velocidad a la que el imputado conducía el Chevrolet Astra en el momento previo a la colisión. Entiendo que de la discusión sobre este punto crucial

pueden extraerse dos conclusiones fundamentales.

En primer lugar, se desprende de la prueba que, pese al esfuerzo realizado, las partes acusadoras no lograron justificar que la velocidad a la que circulaba el encartado era de, por lo menos, 77 km/h. Tanto la Fiscalía y el Particular Damnificado fundaron su posición en el Informe Accidentológico presentado por el Sargento Franco Daniel Pellerano (Técnico Superior en Criminalística con especialización en Accidentología Vial) en el que se afirma "*Por lo que se determina que el rodado **Chevrolet Astra** al inicio de la impronta neumática circulaba a una velocidad **NO** inferior a los 77 km/h...*" (fs. 53 vta.). Por el contrario, la Defensa fundamentó el rechazo de dicha hipótesis en el informe efectuado por el Licenciado en Accidentología y Prevención Vial Gustavo Eduardo Hollmann, que obra adjunto al trámite de fecha 25/07/2024, donde se afirma: "*La velocidad mínima de circulación del rodado Chevrolet Astra está comprendida entre 51,5 Km/h y 61,9 Km/h.*" (pág. 5).

Durante la audiencia de debate tanto las partes, a través de sus preguntas y fundamentalmente en sus alegaciones, como los peritos, realizaron encomiables esfuerzos para fundamentar la hipótesis que sostenían y para desacreditar la contraria. El desacuerdo para determinar la velocidad del Chevrolet Astra fue particularmente amplio entre los peritos, dado que no pudieron ponerse de acuerdo en tres aspectos esenciales para determinar esa velocidad. Por un lado, discreparon acerca de qué elementos se verificaban en el hecho como datos objetivos de base para realizar el cálculo. Por ejemplo, Hollmann afirmó que el Volkswagen Voyage que conducía la víctima se encontraba en movimiento, mientras que Pellerano negó que hubiera elementos periciales para determinar este movimiento. Por otro lado, tampoco coincidieron en la relevancia de ciertos datos objetivos para determinar la velocidad. La huella de arrastre que el Volkswagen Voyage imprimió sobre el asfalto luego del impacto es un claro ejemplo de ello. Si bien ambos identificaron la huella como un dato objetivo; Pellerano lo incluyó en el cálculo de la velocidad del Chevrolet Astra, mientras que Hollmann afirmó que carecía por completo de relevancia a tal efecto. Por último, los peritos ni siquiera estuvieron de acuerdo en los coeficientes de rozamiento que correspondía utilizar para efectuar el cálculo. Pellerano indicó que era de 0,70, citando como fuente "*asfalto seco Irureta "accidentología vial y pericia" pág. 204*" (fs. 53 vta); en tanto que Hollmann señaló que el coeficiente de fricción estaría comprendido entre 0,45 y 0,65, conforme la tabla extraída de "*Charles y Warner, Gregory C. Smith, Michael B. James and Geoff J. Germane -Friction applications in accident reconstruction*" (pág. 5).

Frente a un desacuerdo tan amplio entre los peritos, no encuentro elementos que me permitan privilegiar el cálculo de la velocidad efectuado por el perito oficial por sobre el realizado por el perito de parte, como pretenden los acusadores. Pellerano fue muy sólido al defender su trabajo, explicando los fundamentos que justificaban la determinación propuesta. Por ejemplo, fundó con solvencia la afirmación de que no deben utilizarse coeficientes de rozamientos extraídos de fuentes extranjeras porque ellos se calculan utilizando condiciones muy distintas a las que existen en nuestro país, como el tipo de asfalto. En contraste, no fueron tan claras las explicaciones del perito de parte en lo que se refiere a la elección del coeficiente de fricción utilizado, siendo que en otros casos había recurrido a coeficientes como el propuesto por el perito oficial, conforme el sagaz interrogatorio del Dr. O. al respecto. Sin perjuicio de la solidez indicada, la justificación ofrecida por Pellerano lució algo dogmática en la explicación de por qué descartaba que el Volkswagen Voyage se encontraba en movimiento al momento del impacto. Al respecto indicó en varias oportunidades que no encontraba elementos objetivos que permitan afirmar tal cosa. No obstante, el perito de la Defensa controvertió esa afirmación mostrando que en el vehículo embestido existían huellas de arrastre impresas que podrían explicarse admitiendo que se encontraba en movimiento. En definitiva, pese a la buena explicación de la pericia oficial realizada por Pellerano en el juicio, entiendo que la Defensa ha sido eficiente al introducir una duda razonable sobre la velocidad que llevaba el vehículo del encartado instantes antes de la colisión.

De todos modos, esa duda razonable tiene un alcance limitado. Resulta claro que tomando en esa duda la conclusión pericial que favorezca de mejor manera al imputado, la velocidad a la que M. conducía su vehículo antes de impactar en el rodado de la víctima no era inferior a los 51,5 km/h (comprendida entre 51,5 Km/h y 61,9 Km/h.). Una vez determinado ese dato objetivo, corresponde analizar la discusión relativa a cuál es la significación jurídica que adquiere para el presente caso.

El art. 51 de la ley 24.449, respecto a las velocidades máximas, establece el máximo en avenidas en 60 km/h (inc. "a" 2), en tanto que el inc. "e.1." establece como límite máximo especial, ". *en las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h*". La ley, previamente, definió la velocidad precautoria como aquélla que le permita al conductor tener siempre el total dominio de su vehículo (art. 50). Aún acudiendo en forma exclusiva a las conclusiones más favorables al imputado de la pericia de parte, la velocidad a la que conducía M. está comprendida entre 51,5 y 61,9 km/h, es decir, por encima de la velocidad máxima permitida para encrucijadas no semaforizadas.

La velocidad que desplegaba M. superaba la permitida por dos razones: en primer lugar, no era la precautoria, porque aún advirtiendo el cruce de otro vehículo que emprendía el cruce de la Avenida con prioridad de paso, y habiendo accionado el freno, no le permitió mantener el dominio del vehículo y evitar una fuertísima colisión. En segundo lugar, porque excedió el límite máximo de 30 km/h tolerado por la norma.

Otra vez, esta violación a una norma reglamentaria no devino inocua, sino que fue determinante en la producción del resultado. La finalidad de protección de la norma es tutelar la integridad y la vida de las personas que llegan a las encrucijadas no semaforizadas, mediante un límite que prevenga las colisiones, y en el eventual caso de que ocurran, mitigue su potencial peligrosidad, mitigando los daños. De modo tal que no se ha acudido a un mero proceso de supresión hipotética, sino al mismo propósito de los límites legales de velocidad, cuya transgresión se ha reflejado en las lesiones de la víctima, objetivamente atribuible al comportamiento del acusado.

En respuesta a la interpretación que demandó la Defensa respecto al art. 50 de la ley de tránsito, he de señalar que conducir a una velocidad precautoria, dentro de los límites legales, nunca puede significar al mismo tiempo entorpecer el tránsito. La velocidad máxima en las encrucijadas es de 30 km/h, y todos deben respetarla, de modo tal que acatarla no puede entorpecer y menos aún obstruir a otros conductores, también obligados a respetar el mismo límite.

También acertó la acusación al advertir lo insostenible de la afirmación de que puntualmente, para ese cruce no semaforizado, la velocidad máxima no sólo estaba limitada por la norma legal específica, sino por la señalización horizontal a ambos lados de la avenida. Desde la perspectiva que traía el imputado, existe una senda peatonal antes de cruzar la calle Primero de Mayo, y otra inmediatamente después del cruce. La prioridad absoluta del peatón (art. 41 inc. "e"), aventa toda posibilidad de sostener que ese cruce pueda acometerse al límite máximo para avenidas de 60 km/h. Y esta afirmación no requiere de un peatón en el caso concreto, sino que confluye a la refutación de la negación que sostuvo la Defensa respecto a la vigencia de los 30 km/h como límite de velocidad para cualquiera que conduzca por una avenida.

De modo tal que, conforme la recta interpretación de las norma, ubicadas en el cuadro situacional en el que acontecieron los hechos, revelan que, desde la perspectiva de la víctima, tenía prioridad de avance para emprender el cruce de la avenida Colón, respecto del sentido de circulación que traía el acusado, de quien lícita y razonablemente podía esperar que trajera una velocidad tal que le permitiera detener su marcha para respetar tal prioridad.

No encuentro en el comportamiento de I. vestigio alguno de asunción de un riesgo no permitido, que permita aseverar que debe asumir el resultado lesivo por haber emprendido una autopuesta en peligro, como argumentó la Defensa. Cruzar una avenida es una actividad cotidiana del tránsito que no debería ser vista como un evento extraordinario de arrojito. Debería bastar con cumplir la ley, esperando que los demás conductores hagan lo propio.

En lo que concierne al nexo de determinación existente entre el comportamiento imprudente del acusado y el resultado lesivo, comparto enteramente la postura de la Fiscalía. El deber de cuidado de quien emprende una conducta riesgosa no disminuye cuando la víctima aporta una contribución al resultado lesivo.

Sintéticamente, M. embistió brutalmente a I., quien cruzaba la Avenida Colón con prioridad de paso respecto a su embistente y en forma reglamentaria. M. intentó evitar la colisión accionando los frenos, maniobra que no fue eficaz, justamente, por no haber atendido oportunamente la prioridad de paso de I. y por no haber respetado el límite máximo de velocidad. El resultado lesivo, por tanto, le es íntegramente atribuible.

En el marco de las precedentes aclaraciones formuladas, tengo por acreditadas la existencia del hecho y la autoría de M., más allá de toda duda.

EXIMENTES, ATENUANTES Y AGRAVANTES:

Durante el desarrollo de los alegatos las partes reconocieron la ausencia de eximentes y, efectivamente, no se ha verificado su existencia.

La Fiscalía propuso que se computara como atenuante la falta de antecedentes penales; mientras que el Particular Damnificado postuló como agravantes la naturaleza de la acción, la extensión del daño causado y la falta de acercamiento del encartado a la víctima con posterioridad al suceso objeto del presente proceso.

El Sr. Defensor Particular, en concordancia con su solicitud de libre absolución de su asistido, no se expidió acerca de la existencia de circunstancias agravantes o atenuantes.

He de computar como atenuantes a aquellas alegadas. Estimo merecedoras de cómputo las agravantes relativas a la extensión del daño causado, la ausencia de arrepentimiento y del consiguiente acercamiento a la víctima. Tales circunstancias se desprenden de la declaración del Sr. I. durante el juicio y no han sido objetadas por la Defensa.

En cambio, entiendo que no puede computarse la naturaleza del hecho entre los agravantes.

De todos modos, como se verá en el pronunciamiento, las agravantes solo pueden tener incidencia en la evaluación del tiempo de inhabilitación que corresponde imponer conjuntamente a la pena de prisión; dado que la Fiscalía y el Particular Damnificados se mantuvieron en el mínimo de la escala prevista en abstracto respecto de ésta última y el principio acusatorio me impide franquear dicho límite.

CALIFICACIÓN LEGAL:

El hecho que he tenido por acreditado en el capítulo de la materialidad resulta constitutivo del delito de lesiones culposas viales, previsto y penado por el primer párrafo del artículo 94 *bis* del Código Penal. Es decir, entiendo que con la prueba producida en autos no se ha podido acreditar el agravante postulado por las partes acusadoras consistentes en conducir en exceso de velocidad de más de 30 kilómetros por hora, por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, establecido en el segundo párrafo de la mentada norma. Ello, conforme el pormenorizado análisis de la prueba pericial efectuado en el capítulo de la materialidad.

PRONUNCIAMIENTO:

Tanto el Fiscal como el Particular Damnificado solicitaron la imposición de una pena de prisión que coincide con el mínimo conminado en abstracto del delito de lesiones culposas viales agravadas, que fue el tipo penal en el que subsumieron el hecho que enrostraron al imputado en sus respectivas alegaciones. En función a lo expuesto en el apartado relativo a la existencia de circunstancias atenuantes y agravantes, así como también de lo expresado en el apartado concerniente a la calificación legal, entiendo que la pena de prisión debe permanecer en el mínimo, como estimaron la Fiscalía y el Particular Damnificado, pero de la figura básica de lesiones culposas viales, esto es, un año de prisión.

En lo que se refiere a la pena de inhabilitación, siendo los montos punitivos idénticos en la figura básica y en la agravada, y no habiendo sido objeto de cuestionamiento por parte de la Defensa en sus alegatos, de conformidad con las agravantes valoradas considero apropiado lo propuesto por las partes acusadoras, es decir, habrá de imponerse una pena de tres años de inhabilitación para la conducción de vehículos automotores.

En cuanto a la modalidad de la pena de prisión, el Fiscal y el Particular Damnificado entendieron que podía ser dejada en suspenso. Careciendo el causante de antecedentes penales (ver certificación de fecha 04/03/2024), y reuniéndose los demás requisitos previstos en el artículo 26 del Código Penal, corresponde dejar en suspenso la ejecución de la pena prisión.

Para el mantenimiento de tal modalidad, de conformidad con la solicitud de la Fiscalía y el Particular Damnificado, que no ha sido objetada por la Defensa; y lo dispuesto por el artículo 27 del Código Penal, habrán de imponerse como reglas de conducta de cumplimiento obligatorio, por el plazo de dos años, las de: 1) fijar residencia en el territorio provincial e informar cualquier cambio de domicilio, 2) someterse al control del Patronato de Liberados, 3) realizar un curso de manejo defensivo, y 4) realizar un taller de reflexión.

En otro orden, habrá de condenarse al encartado al pago de las costas del proceso (arts. 29.3 del CP y 531 del CPP).

Por último, corresponde regular los honorarios profesionales por la labor desplegada por el Dr. F. M. O. como apoderado del Particular Damnificado y por el Dr. L. F. M. en su calidad de Defensor de Confinanza del causante. Teniendo en consideración el valor, mérito y calidad jurídica de la labor desarrollada durante el proceso por los profesionales mencionados, la trascendencia que para sus asistidos revistió la cuestión y el resultado obtenido se fijarán los honorarios del Dr. O. en 80 *jus*, con más el 10% en concepto de aportes de ley; y los del Dr. M. en 60 *jus*, con más el 10% en concepto de aportes de ley; todo ello de conformidad con lo normado por los artículos 1, 9, inc. l, 3, m y u, 15, 16, incs. b), e) y h), 28, 29, 30 y 54 de la ley 14967; y 12, inc. a) de la ley 6716.

POR TODO ELLO, citas legales vertidas y lo normado por los artículos 371 y ccdtes. del Código Procesal Penal, es que **RESUELVO** :

I. CONDENAR A L. N. M., DNI ..., nacido el ..., hijo de S. A. S. y C. A. M., por ser autor jurídicamente responsable del delito de **LESIONES CULPOSAS VIALES** (art. 94 bis, 1er párr., del CP), perpetrado en esta ciudad el día 25/07/2020 en perjuicio de L. V. I., imponiéndole la pena de **UN (1) AÑO DE PRISIÓN DE EJECUCIÓN CONDICIONAL** y **TRES (3) AÑOS DE INHABILITACIÓN ESPECIAL PARA CONDUCIR VEHÍCULOS**, con más las costas de este proceso (arts. 29.3, 40, 41 y 94 bis del CP; 209, 210, 371, 373, 375, 530, 531 y 533 del CPP).

II. IMPONER COMO REGLAS DE CONDUCTA, durante el plazo de **DOS (2) AÑOS** (art. 27 bis incs. 1° del CP):

1) fijar residencia en el territorio provincial e informar cualquier cambio de domicilio, **2)** someterse al control del Patronato de

Liberados, **3)** realizar un curso de manejo defensivo, y **4)** realizar un taller de reflexión.

III. Establecer que las reglas impuestas precedentemente serán exigibles una vez transcurridos diez (10) días corridos desde la radicación del legajo de ejecución en el Juzgado de Ejecución que corresponda, quedando bajo exclusiva responsabilidad del imputado acreditar ante el Juez de Ejecución el cumplimiento de las mismas (art. 222 de la Ley de Ejecución Penal Bonaerense).

IV. Regular los honorarios profesionales del Dr. F. M. O. en 80 *jus*, con más el 10% en concepto de aportes de ley, de conformidad con lo normado por los artículos; 1, 9 (inc. l, 3, u, 15, 16, incs. b), e) y h), 28, 29, 30 y 54 de la ley 14967; y 12, inc. a) de la ley 6716.

V. Regular los honorarios profesionales del Dr. L. F. M. en 60 *jus*, con más el 10% en concepto de aportes de ley, de conformidad con lo normado por los artículos; 1, 9 (inc. l, 3, m, 15, 16, incs. b), e) y h), 28, 29, 30 y 54 de la ley 14967; y 12, inc. a) de la ley 6716.

Regístrese. Notifíquese. Comuníquese a la Secretaría de Gestión Administrativa Departamental el resultado del debate (art. 18 Acuerdo 3511/10 de la SCJBA). Se autoriza el libramiento de cédula de notificación al obligado al pago, la que deberá ser suscripta por la parte interesada en la misma (art. 54 de la ley 14967 y 137 del CPCC).

Firme o consentida que sea la presente, liquídense las costas, practíquense las comunicaciones de ley y ofíciense a la S.G.A. (art. 22 del Ac. 2840/98, Res. N° 1146/09, Ac. N° 3511/10 de la SCJBA y Leyes 5827 (art. 127 bis) y 13943).

Oportunamente, fórmese legajo el que será remitido al Juzgado de Ejecución Penal que por sorteo corresponda.