

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 8º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-16678-2020
CARATULADO : HERRERA/SOCIEDAD CONCESIONARIA
AUTOPISTA DEL ITATA S.A.

Santiago, dieciocho de Mayo de dos mil veintidós.-

VISTOS:

Al folio 1, comparece don Rafael Antonio Polanco Cubillos, abogado, domiciliado en Calle San Martín N° 841, depto. 901, Santiago, en representación de don Gonzalo Sebastián Herrera Oñate, odontólogo, del mismo domicilio para, quien deduce demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, en contra de la Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A., persona jurídica del giro de su denominación, representada legalmente por don Moises Edgardo Vargas Eyzaguirre, ignora profesión u oficio, ambos con domicilio fijado en Calle Rosario Norte N° 100, Oficinas 902-904, Comuna De Las Condes, Región Metropolitana.

Fundando su acción expone que su representado detentó la calidad jurídica de propietario del vehículo marca Ford modelo Focus, color rojo metálico, año 2013, placa patente FSRT-17, agregando que el día 30 de mayo de 2018, a las 19:00 horas aproximadamente, conducía su vehículo, previo pago de la respectiva tarifa de peaje, en la plaza Agua Amarilla de la Sociedad Concesionaria demandada, por pista izquierda de la Ruta 152, a una velocidad permitida en dicha ruta, desde la ciudad de Chillán a la ciudad de Concepción, cuando al llegar a la altura del kilómetro 67, sector correspondiente a la autopista concesionada del tramo “Chillán- Concepción” y en circunstancias que la ruta se encontraba oscura por la escasa luminaria y por estar cayendo el ocaso, sorpresivamente siente un fuerte impacto en su automóvil, perdiendo de forma inmediata el control del vehículo y activarse los Airbag, a consecuencia de haberse reventado el neumático delantero izquierdo de su vehículo, quedando finalmente emplazado en medio de la calzada.

Señala que luego del impacto, permaneció al interior de su vehículo, dado que producto del golpe que sufrió y sintió perdió la noción de tiempo algunos segundos y cuando logra sentirse mejor, retomando sus sentidos, se baja del móvil, gracias a la ayuda de otro conductor que transitaba por la ruta concesionada, el que al ver el siniestro, se estaciona en la berma a fin de prestarle ayuda, siendo en ese momento informado que había perdido el



control del vehículo a consecuencia de chocar con un rollizo y/o tronco de eucaliptus de aproximadamente 2.44 metros de largo y de 40 centímetros diámetro que le obstruyó la vía por la cual se dirigía en ese momento, señala que instantes posteriores al choque, al lugar de los hechos, llegó personal de la concesionaria, quienes se preocuparon de sacar tanto el tronco como el vehículo de la calzada, orillando a este último.

Acusa que la causa basal del accidente fue la negligencia por parte de la Sociedad Concesionaria De La Autopista Itata S.A., la que no mantuvo la pista libre de objetos u obstáculos que permitan el libre tránsito por la misma, poniendo en riesgo la seguridad de los transeúntes, pese a pagarse una de las tarifas más altas del país de parte de los usuarios para que estas situaciones no ocurran y la concesionaria haga su trabajo, evidenciando por parte de la demandada la inobservancia de la obligación de prestar un servicio seguro y expedito para la utilización por parte de los usuarios, de la autopista concesionada en el tramo Concepción-Chillán, toda vez que omitió la mantención y conservación de seguridad de la ruta, por la cual se desplazaba el automóvil conducido por el actor, generándose como consecuencia que éste impactara con el rollizo y perdiera el control del móvil.

Señala que el vehículo de su representado, ha sido declarado con pérdida total, por cuanto, el daño que sufrió a consecuencia del impacto con el tronco existente en la ruta fue de tal magnitud que lo dejó inutilizable, por cuanto sufrió daños en todo el parachoques delantero, en sus luces ópticas delanteras, radiador, condensador, el electro ventilador, sus llantas de aleación, deflector, neumáticos delanteros, amortiguador del lado izquierdo, la caja de dirección, arnés principal de motor, airbags de rodilla y copiloto, airbag lateral, todo el tapiz del techo, eje de homocinética del lado izquierdo, entre otros, lo que derivó en una querrela infraccional por la Ley 18.290 de Tránsito y una demanda civil de indemnización de perjuicios en el Juzgado de Policía Local de la comuna de Penco, bajo el Rol N° 2656-2018, en la cual el demandante y el representante legal de la sociedad de demandada, gerente general, don: Moisés Edgardo Vargas Eyzaguirre, prestan las respectivas declaraciones indagatorias, declarándose empero, incompetente por resolución de fecha 28 de septiembre de 2020.

Agrega que además, que efectuó una denuncia ante la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, originándose el reclamo N° N° 108522, el cual es recepcionado con fecha 12 de junio de 2018, a través del Sistema de Atención Ciudadana del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Dicho organismo por medio de don Max Schrader Bravo Inspector Fiscal de Explotación Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, le da respuesta mediante Minuta N°108 de junio de 2018, por la cual indica a su representado que: *“En base a todos los antecedentes señalados*



anteriormente, se estima procedente sugerir a la persona afectada, que prosiga con las acciones legales que estime conveniente”.

Como fundamento legal explica que a la demandada le fue otorgada por un plazo de 28 años la concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Acceso Norte A Concepción", ello, mediante Decreto Supremo N° 7 del Ministerio de Obras Públicas (MOP) publicado con fecha 5 de abril del año 1995 en el Diario Oficial, que en esta razón, se configura un contrato de concesión, de carácter administrativo, y cuyas partes serían el Estado (MOP), que entrega la actividad en concesión y, por otro lado, la empresa concesionaria que se adjudica la actividad a ser explotada y mantenida, en este caso, la prestación de servicios de autopista, reglamentándose su actividad en el Decreto Supremo N° 900 del MOP, el cual fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. N° 164 de 1991, denominado Ley de Concesiones de Obras Públicas, por cuanto mediante Decreto Supremo N° 654 Diario Oficial 25 de noviembre de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, se modificó el régimen legal del contrato de concesión de la obra pública fiscal acceso norte a Concepción, en orden a aplicar a éste todas y cada una de las normas establecidas en la Ley N° 19.460 de fecha 13.07.96, modificatoria del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones, expone que asimismo, las concesionarias someten su actuar a lo preceptuado en el Decreto Supremo N° 956 del MOP, de 20 de marzo de 1999, que contiene el Reglamento del D.F.L. N° 164 del MOP, modificado por las leyes N° 19.252 de 1993 y N° 19.460 de 1996, comúnmente llamado "Reglamento de Concesiones de Obras Públicas", y que también se establecen normas que atañen a la actividad de este tipo de sociedades en el Decreto con Fuerza de Ley N° 850 del MOP, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica del MOP N° 15.840, de 1964, y del D.F.L. N° 206 sobre construcción y conservación de caminos, el cual determina la organización interna del MOP, sus funciones y lo faculta para actuar en el ámbito público, agregando que en lo particular, son aplicables las bases de licitación para la concesión de la obra pública "Acceso Norte a Concepción", aprobadas por Resolución MOP N° 426 de fecha 1° de Junio de 1994 y la oferta presentada por el licitante conformado en aquel entonces por las Empresas accionistas Tribasa Chile S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Compañía S.A., las cuales se entienden formar parte integrante del contrato de concesión entre la concesionaria y el MOP, y obligan a la demandada a dar cumplimiento a lo que en dicho instrumento se consigna.

Sostiene que además de la normativa especial señalada, las empresas concesionarias responden de los daños ocasionados a los usuarios de las



autopistas -también- en conformidad al título XXXV del Libro IV del Código Civil, dedicado a los delitos y cuasidelitos.

Expone que la responsabilidad civil aplicable a los accidentes ocurridos en vías concesionadas es de carácter extracontractual, siendo así reconocido por la postura mayoritaria que argumenta que el estatuto jurídico aplicable a la responsabilidad que atañe a una sociedad concesionaria respecto de daños ocurridos en una ruta o carretera concesionada y como los señalados en este libelo, se rigen por su propia ley y por las de orden extracontractual o de culpa aquiliana, es decir, no se excluye en la determinación de la obligación indemnizatoria la exigencia de un juicio de culpabilidad, por lo que cabe concluir que la naturaleza de este tipo de responsabilidad extracontractual es, además, de índole subjetiva, sosteniendo que se cumplen todos y cada uno de los requisitos que hacen procedente la acción indemnizatoria que en estos autos se reclama.

Cita las normas de los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, indicando que todo hecho ilícito genera la obligación de indemnizar cuando ha ocasionado daño a la víctima, ya sea porque el autor ha actuado con dolo, es decir con la intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro, lo que configura un delito civil, *o porque ha actuado con culpa es decir, con negligencia o con falta de cuidado, ocasionando un cuasidelito civil.* Configurándose los requisitos toda vez que se verificó en la especie la omisión, por parte de la concesionaria, de actos conducentes a evitar el lamentable accidente, al no ejecutar la demandada, oportunamente, acciones tendientes a impedir la producción de este siniestro, la abstención en su actuar en orden a retirar lo más pronto posible el tronco o la nula existencia de una señal de alerta o peligro que advirtiera a los conductores del peligro que asechaba en la ruta, refiriéndose al deber de cuidado, seguridad y vigilancia impuesta a la demandada por su normativa especial la cual obliga a la concesionaria a adoptar todas las medidas de resguardo, a fin de que no se produzcan este tipo de situaciones en la ruta o autopista, afirmando, en cuanto a la capacidad de la demandada, que ésta constituye una persona jurídica de derecho privado, legalmente capaz según los términos del artículo 2319 del Código Civil.

Sostiene que la omisión por parte de la demandada, de cumplir con su deber de cuidado, seguridad y vigilancia, ha sido culposa, negligente o contraria a los deberes de cuidado exigidos al concesionario por el ordenamiento jurídico, toda vez que era de su cargo impedir que el vehículo de su representado colisionara con este cuerpo macizo y de, a lo menos, alertar del peligro que acontecía en la vía a esa hora, pues la demandada tuvo el tiempo, tecnología, personal de seguridad y recursos suficientes para reprimir una situación de peligro como la descrita en el caso, la cual aun así no se



efectuó, teniendo presente que los funcionarios de la autopista, recién actuaron cuando ya se produjo el accidente ocasionando un daño según lo dispuesto en el artículo 1437 en relación con los artículos 2284, 2314 y siguientes del Código Civil, derivado de la destrucción total de su automóvil, consecuencia directa y necesaria de la omisión culposa incurrida por la demandada, esto, al no haber adoptado las medidas necesarias para evitar el accidente sosteniendo que si la demandada hubiese adoptado los protocolos de seguridad a tiempo, a lo menos, se hubiere señalado la existencia del peligro con el fin de poner en alerta a su representado, pero en los hechos, esto no sucedió.

En cuanto a las normas especiales que versan sobre la materia citó los artículos 87 y 88 de la LOC del MOP, señalando que el contrato de concesión entre el Estado y la sociedad demandada corresponde al decreto de adjudicación N° 7 del MOP publicado con fecha 5 de abril del año 1995 en el Diario Oficial, el cual se le encomienda a ésta última la explotación de la obra pública fiscal denominada "Acceso Norte A Concepción", lugar donde ocurrieron los hechos motivos de la presente demanda.

Asimismo, las reglas que fijan la forma en que dicha explotación debe llevarse a cabo, se encuentran en el DFL aludido y que corresponde a la LCOP, por cuanto mediante Decreto Supremo N° 654 Diario Oficial 25 de noviembre de 1996 del MOP, se modificó el régimen legal del contrato de concesión de la obra pública fiscal acceso norte a Concepción, en orden a aplicar a éste todas y cada una de las normas establecidas en la Ley N° 19.460 de fecha 13.07.96, modificatoria del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones.

Asimismo cita los artículos 1° inciso final, 23, 35 y 24 de la LCOP, y artículos 62 N°1 y 60 N°2 del RLCOP concluyendo que la ley apunta a una "absoluta normalidad" con la que debe prestarse el servicio de autopista, y que ésta faltará cuando se produzca cualquier situación de peligro o riesgo en contra de sus usuarios.

En ese orden de ideas, el legislador impone a la sociedad concesionaria un deber u obligación de seguridad, cuyo contenido dice relación con el despliegue de todos sus esfuerzos y recursos para resguardar el bienestar, comodidad e integridad de quienes transitan por la ruta, cuestión que en este caso no ocurrió, ya que no fue suprimido el factor o móvil que dio lugar a la ocurrencia del siniestro, estableciendo la responsabilidad de las concesionarias cuando su actuar causa un daño a quienes utilizan la autopista.

Arguye que por su parte las citadas normas del reglamento establecen que la sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra



. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra y que se impone al concesionario un deber de vigilancia exigiéndose un deber de cuidado, consistente en tomar las medidas que sean necesarias para no causar un daño a terceros, refiriéndose a todos aquellos que utilicen de alguna u otra forma la autopista, sosteniendo que en base a aquello, es condenable la conducta omisiva e inobservancia de este deber por la demandada, puesto que de haberlo cumplido, a lo menos pudo haber advertido que existía un peligro. El resultado de ello, ya es conocido: un automóvil destrozado.

Finalmente, en cuanto al daño causado explica que producto del siniestro, el vehículo de propiedad del demandante resultó con severos daños en su estructura, por cuanto, el impacto con el tronco existente en la ruta fue de tal magnitud que lo dejó inutilizable, resultando destruido en todo el parachoques delantero, en sus luces ópticas delanteras, radiador, condensador, el electro ventilador, sus llantas de aleación, deflector, neumáticos delanteros, amortiguador del lado izquierdo, la caja de dirección, arnés principal de motor, airbags de rodilla y copiloto, airbag lateral, todo el tapiz del techo, eje de homocinética del lado izquierdo, entre otros, agregando que el actor logró vender los restos del automóvil dañado con fecha 28 de octubre de 2018, recuperando solo la suma equivalente a \$1.500.000, mientras que el presupuesto de reparación en el concesionario de la marca DIFOR, asciende a la cifra equivalente a \$12.947.631 IVA incluido, por lo que demanda a favor la indemnización de los perjuicios ocasionados, por los siguientes conceptos: 1.- Daño Directo: El costo con ocasión de los daños causados al vehículo, asciende a la suma de \$11.447.631; 2.- Reajustes: Para que la indemnización sea completa debe comprender necesariamente el porcentaje de variación que experimente el índice de precios al consumidor, determinada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, tomando como base la fecha del siniestro y hasta el pago efectivo de la indemnización; 3.- Intereses: desde la fecha del siniestro o desde que la sentencia que acoja la demanda cause ejecutoria hasta la fecha de pago efectivo; 4.- Costas.

En mérito de lo expuesto y previa cita de las disposiciones legales pertinentes solicita tener por interpuesta demanda civil de indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad extracontractual, en contra de Sociedad Concesionaria Autopista Del Itata S.A., representada legalmente por don Moisés Edgardo Vargas Eyzaguirre, y condenarla a pagar la suma ascendente a \$11.447.631, a título de daño emergente, más reajustes e intereses calculados desde el día del siniestro hasta la fecha del pago efectivo o calculados desde la fecha que la sentencia respectiva cause ejecutoria hasta la fecha del pago efectivo, con expresa condena en costas. En Subsidio, solicita



sea condenada a pagar a su mandante la suma mayor o menor que se estime conveniente conforme al mérito de autos, con expresa condena en costas.

Al folio 12, la demandada Sociedad Concesionaria Autopista Del Itata S.A., contestó la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extracontractual interpuesta solicitando que fuese rechazada en todas sus partes con expresa condena en costas, negando y desconociendo la versión de los hechos en la forma que han sido planteados en la demanda, especialmente que el demandante condujera atento a las condiciones del tránsito y a una velocidad razonable y prudente atendidas las condiciones de tránsito del momento, controvirtiendo y negando responsabilidad por parte de Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A., pues no ha incurrido en ninguna acción u omisión culpable o dolosa, por el contrario, ha dado constante e íntegro cumplimiento a sus obligaciones como concesionaria de una Obra Pública, adoptando todas las medidas que se encuentran dentro de su alcance y le son exigibles conforme al Contrato respectivo y Bases de la Licitación, no siendo responsable de hechos, que de ser ciertos, ocurrieron por culpa de terceros o de la propia víctima.

Sostuvo que en el evento improbable de ser efectivo que en la Ruta 152, existiera un “tronco”, éste solo se pudo haber caído desde un vehículo o camión que transitaba con su carga mal estibada por la ruta y/o en condiciones técnicas inadecuadas apenas momentos antes de ocurrir el supuesto impacto, máxime considerando que el lugar referido por la contraria, es un sector por el cual circulan miles de vehículos diariamente, de manera que, el supuesto objeto no pudo haber estado en el lugar más que los breves instantes que precedieron al accidente, por lo que no puede pretenderse que la demandada retirara el objeto en el mismo momento en que este cayó a la vía, exigencia que sería impracticable y que se encuentra absolutamente fuera de las obligaciones y estándares fijados en las Bases de Licitación.

Alegó ausencia de responsabilidad, negando una acción u omisión dolosa o culpable por parte de la Sociedad Concesionaria demandada actuando y operando en todo momento de conformidad a lo prescrito por la Ley y las respectivas Bases de Licitación, cumpliendo cabalmente con los estándares y medidas exigidas, todo lo cual es fiscalizado permanente y periódicamente a través del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, afirmando que la Ruta 152, en su kilómetro 67 cumplía y cumple con las exigencias impuestas por el Estado en las Bases de Licitación respectivas, no pudiendo pretenderse medidas extraordinarias, fuera del contrato de concesión, que supongan el deber de retirar un objeto de la vía en el mismo momento que ingresa.

Respecto al concepto de “normalidad” respecto de las condiciones de utilización de las obras y servicios contemplado por el Contrato de Concesión



de Obra Pública bajo la Ley de Concesiones, expuso que en las Bases de Licitación y la Ley de Concesiones se obligó a adoptar determinadas medidas de seguridad y control en condiciones normales de servicio, teniendo implícita la idea de que la conducción por carreteras importa intrínsecamente un riesgo de accidentes, ya sea por la ocurrencia de fenómenos naturales o bien por el hecho de terceras personas, sean éstos personas externas al servicio o bien lo mismos usuarios, por lo que, la normalidad del servicio supone la posibilidad de que ocurran accidentes, atendida la inherencia de los riesgos, afirmando que el concesionario de la Obra Pública sólo tiene el deber de actuar dentro del marco de exigencia del contrato de concesión, siendo una obligación de medios y no de resultado, pues si así lo fuera estaríamos en presencia de responsabilidad objetiva, cuestión que como hemos señalado no es aplicable a la responsabilidad que establece la Ley de Concesiones para los concesionarios, por lo que, para el caso de autos, la sociedad concesionaria hizo todo cuanto le era exigible por el Contrato de Concesión, cumpliendo de esta forma la obligación de mantenerla en condiciones normales de utilización.

En cuanto a la obligación de vigilancia de la ruta, señaló que el artículo 60 N° 2 del Reglamento de la Ley de Concesiones establece que corresponderá al concesionario la vigilancia de los terrenos y bienes afectos a la concesión y cuidará especialmente de mantenerlos libres de ocupantes, de no permitir alteraciones de sus límites y de no admitir depósito de material ajeno a la concesión, explicando que en la especie, no ha existido la presencia de ocupantes en la ruta, así como tampoco de alteraciones en sus límites y menos aún depósito de material ajeno a la concesión, con lo cual se debe descartar de plano la infracción a la norma citada, negando en todo caso, la presencia del supuesto objeto en la vía, así como que este haya sido la causa directa e inmediata del accidente, es necesario precisar que las obligaciones relacionadas con el servicio de vigilancia de la ruta.

En el ámbito de la responsabilidad, expuso que el hecho es la acción u omisión capaz de producir culpablemente un daño, siendo la culpa el juicio de valor acerca de la conducta del demandado, a quien se le reprocha el eventual menoscabo que implica su actuación al no haberse conducido prudentemente, siendo el régimen aplicable en autos el subjetivo o por culpa, recayendo sobre la parte demandante la carga de acreditar este elemento de la responsabilidad, agregando que en el caso de marras, las medidas de seguridad y obligaciones que debe observar la sociedad concesionaria se encuentran estrictamente detalladas en las bases de licitación, el reglamento de servicio y todos los demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, todas las cuales fueron rigurosamente cumplidas por la demandada.



Sin perjuicio de lo anterior, advirtió que, en paralelo a lo señalado concurren como eximente de responsabilidad, el hecho de la víctima, por una parte, afirmando que, de lo expuesto en la demanda, queda de manifiesto que el responsable del lamentable accidente es el conductor del automóvil PPU N° FSRT-17, al señalar *“sorpresivamente siente un fuerte impacto en su automóvil, perdiendo de forma inmediata el control del vehículo y activarse los Airbag, a consecuencia de haberse reventado el neumático delantero izquierdo de su vehículo, quedando finalmente emplazado en medio de la calzada.*

” Por lo que los hechos denunciados se deben y encuentran su explicación en la conducción no atenta a las condiciones del tránsito y al exceso de velocidad, pues la presencia de obstáculos es un riesgo propio de la conducción, he ahí la regla de conducir atento a las condiciones del tránsito del momento, incurriendo en las faltas contempladas en los artículos 108, 144 y 167 de la Ley N° 18.290, constituyendo una interrupción en el nexo causal de los hechos, toda vez si el actor hubiese circulado a velocidad razonable y atento a las condiciones del tránsito del momento, podría haber controlado y maniobrado el móvil, evitando el accidente, constituyendo la causa basal del accidente es el actuar de la propia víctima.

Por otra parte, alegó el hecho de un tercero como eximente de responsabilidad, por cuanto en el caso de autos, si se llegase a comprobar que existió efectivamente un “tronco” en la ruta, el responsable de los hechos no ha sido la demandada, sino que quien habría dejado caer tal obstáculo, o quien arrojar este elemento a la vía, pues no existe un vínculo de causalidad entre alguna conducta negligente de la demandada y el daño reclamado, tal elemento es exógeno a la infraestructura vial.

Respecto a los daños demandados, señaló primeramente, que los cobros son improcedentes, pues, no puede considerarse a su representada como responsable del accidente afirmando que los presuntos daños y que son atribuibles a un tercero y/o a la conducta imprudente del conductor, daños que en todo caso, deberán ser acreditados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil.

En relación al daño emergente, evidenció una contradicción del actor al señalar que se vendieron los restos del vehículo PPU N° FSRT-17 en la suma de \$1.500.000, para luego indicar que el presupuesto de reparación de este (la cual no se efectuó por el actor según se infiere de sus dichos) ascendería a la suma de \$12.947.631., afirmando que el daño emergente demandado por el actor no es efectivo, ya que este no desembolsó la suma indicada en el supuesto presupuesto de reparación de DIFOR, ya que se ha señalado expresamente que se vendieron *restos del automóvil* y no el automóvil ya



reparado, y desmintió lo señalado por el actor en cuanto a que “impacto con el tronco existente en la ruta fue de tal magnitud que *lo dejó inutilizable*”, toda vez que el vehículo PPU N° FSRT-17 se encuentra actualmente en circulación, y que el vehículo cuenta con seguro obligatorio vigente, asociado a la emisión del respectivo permiso de circulación.

En subsidio de todo lo anterior, y para el evento de determinarse responsabilidad de su representada en los hechos de la demanda, solicitó aplicación del artículo 2330 del Código Civil, para efectos de reducir la indemnización reclamada, atendido que la víctima se expuso en forma imprudente al accidente, del cual nacerían los supuestos daños que motivan las demandas, atendidos los antecedentes expuestos.

Al folio 23, se verificó comparendo de conciliación con la asistencia del apoderado de la parte demandante, doña Daniela Ormazábal Figueroa, y en rebeldía de la parte demandada, razón por la cual, efectuado el llamado a conciliación esta no se produjo.

Al folio 24, complementada al folio 32, se recibió la causa a prueba.

Al folio 70, se citó a las partes a oír sentencia.

Al folio 73, se decretó medida para mejor resolver, que fue cumplida.

CONSIDERANDO:

PRIMERO*: Que en esta sede civil, don Rafael Antonio Polanco Cubillos, en representación de don Gonzalo Sebastián Herrera Oñate, entabló demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, en contra de la Sociedad Concesionaria Autopista Del Itata S.A., solicitando condenarla a pagar la suma ascendente a \$11.447.631, a título de daño emergente, más reajustes e intereses calculados desde el día del siniestro hasta la fecha del pago efectivo o calculados desde la fecha que la sentencia respectiva cause ejecutoria hasta la fecha del pago efectivo, con expresa condena en costas. En Subsidio, solicita sea condenada a pagar a su mandante la suma mayor o menor que se estime conveniente conforme al mérito de autos, con expresa condena en costas.

Basó su demanda en los hechos y fundamentos de derecho expuestos en lo expositivo de esta sentencia, los que, por economía procesal, se dan por reproducidos para estos efectos.

SEGUNDO*: Que la demandada en su contestación negó todos los hechos, oponiendo la excepción de ausencia de responsabilidad, señalando que la concesionaria no puede eliminar todos los riesgos posibles y advirtiendo que ejerce un patrullaje selectivo contando con vehículos de



emergencia para la vigilancia y que cumple con toda la normativa vigente en esta materia, en cuanto a la seguridad. Finalmente opuso la excepción de exposición imprudente al daño por parte de la propia demandante. Solicitando que la demanda se rechace en todas sus partes, con costas.

TERCERO*: Que para acreditar los hechos sostenidos en su demanda, el actor acompañó prueba documental, no objetada, y testimonial, consistente en:

Prueba documental:

1. Al anexo de folio 1, **Certificado de anotaciones vigentes** del vehículo PPU N° FSRT-17. Automóvil Año 2013, Marca FORD, Modelo New Focus 2.0, **Nro. Motor: DL134724**. Donde figura como Propietaria doña Andrea Deniss Pino Barrera, fecha de adquisición 04/06/2020, siendo el propietario anterior don Gonzalo Sebastián Herrera Oñate, rut: 16.154.785-9, inscrito en Concepción bajo el N° 12694 de fecha 30-05-2013.

Al anexo de folio 36:

2. **Comprobante de pago** a Jorge Fabián Lagos Fariña, Rut N° 16.011.749-4, empresa “Grúas Lagos”, con giro remolque de vehículo y transporte de carga, de fecha 30 de mayo de 2018, para el vehículo FSRT-17, desde el sector “pesaje Itata”, hacia la comuna de “Chiguayante”, por un total de \$55.000.
3. **Comprobante de pago de peaje**, Plaza Agua Amarilla, de fecha 30 de mayo de 2018, a las 18:18 horas, por \$4.060.
4. **Minuta** N° 108, de junio de 2018, emitida por don Max Schrader Bravo, Inspector Fiscal de Explotación, Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, cuya materia es respuesta a Solicitud SIAC 108522 del Sr. Gonzalo S. Herrera Oñate. y referencia: Obra Pública Fiscal Concesión Acceso Norte a Concepción, que confirma el hecho denunciado y sugiere al afectado que prosiga con las acciones legales que estime conveniente.
5. **Set de 15 fotografías** sin indicación de fecha o contenido de las imágenes debidamente visadas o autorizadas por ministro de fe responsable, en el que aparece un tronco al borde de la autopista y un vehículo patente FSRT 17, con airbag utilizado y una rueda destruida.
6. **Set de 19 fotografías** sin indicación de fecha o contenido de las imágenes debidamente visadas o autorizadas por ministro de fe responsable, en el que se refleja el vehículo antes señalado con daños.



7. **Contrato de compraventa** de vehículo al contado, de fecha 22 de octubre de 2018, suscrito ante Notario Público de Concepción, repertorio N° 302, entre don **Gonzalo Herrera Oñate**, representado por Sebastián Saldaña Herrera, como vendedor y don **Rodrigo Neira Henríquez** como comprador, recaída sobre el vehículo automóvil marca Ford, modelo New Focus 2.0, año 2013, **Nro. Motor: DL134724, N° Chasis: 1FADP3K29DL134724**, color rojo metálico, Placa Patente Única **FSRT-17. por la suma de \$1.500.000, tasación fiscal \$6.320.000.**
8. **Presupuesto** N° 366662, emitido por DiforChile, con fecha 4 de junio de 2018, para el vehículo Placa Patente Única FSRT-17, **N° Chasis: 1FADP3K29DL134724**, por un total de \$12.947.631 IVA incluido.
9. **Copia certificada del 1er tomo de expediente judicial** que contiene causa iniciada en el Juzgado de Policía Local de Penco, por daños en choque, bajo el Rol N° 2656-2018.
10. **Copia certificada del 2do tomo de expediente judicial** que contiene causa iniciada en el Juzgado de Policía Local de Penco, por daños en choque, bajo el Rol N° 2656-2018, que concluye con sentencia que acoge la incompetencia absoluta del tribunal, sin pronunciarse sobre el fondo del asunto.
11. **Certificado de anotaciones vigentes** del registro de vehículos motorizados dependiente del Servicio de Registro Civil, para el vehículo Placa Patente Única FSRT-17, ya individualizado bajo el número 1.

Prueba testimonial:

Al folio 60, comparecieron a estrados por exhorto a deponer al tenor del auto de prueba, los testigos de la parte demandante, don Héctor Nicolás Fernández Mora y don David Alonso Pardo Mellado, quienes bajo juramento y libres de tachas declararon lo siguiente:

Al primer punto de prueba, esto es, existencia del accidente acaecido con fecha 30 de mayo de 2018, protagonizado por el vehículo marca Ford modelo Focus, placa patente FSRT-17. En la afirmativa, circunstancias y dinámica del mismo. El primer testigo señaló que ese día 30 de mayo de 2018, viajaba de Chillán a Concepción de copiloto con amigos, pasando el peaje Agua Amarilla, después de unos 10 o 15 minutos, **vieron el vehículo Ford Focus que zigzagueaba y se desestabilizó quedando en medio del bandejón central** pasada una curva, siendo asistido por un vehículo, **apreciando al detenerse un tronco de unos 4 metros aprox.** Al lado



izquierdo de la pista rápida y más adelante al vehículo siniestrado, tenía su airbag reventado y descuadrado, agregando que luego de prestar ayuda, abandonó el lugar, y que el accidente ocurrió **aprox. A las 19:00, estando oscuro porque era invierno**. Repreguntado indicó que se trataba de un tronco de eucaliptus de 50 cms de grosor. Aclaró que el vehículo se encontraba a unos 300 metros y que la velocidad del vehículo en el que él transitaba era de 90 kms por hora, agregando que **en el bandejón señalado no existían barreras, y era sólo tierra lo que dividía la carretera** de ambos lados.

Al punto 2 de prueba, esto es, existencia de acciones u omisiones culpables atribuibles a la Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A., en los presuntos hechos acaecidos el 30 de mayo de 2018, respecto del vehículo marca Ford modelo Focus, placa patente FSRT-17. El primer testigo señaló que **la razón del accidente fue el tronco de eucaliptus en la vía**, debiendo la autopista asumir su responsabilidad de retirar los escombros e iluminar las vías.

El segundo testigo expuso que ese día retornaba a Concepción, en un vehículo como copiloto, **cuando pasó por el lugar del accidente vio un tronco grande al medio de la autopista**, comentándole la situación al chofer del vehículo, pues consideró anormal ver un tronco de esas características en la autopista, agregando que lo vio **cerca de las 18:00 horas, y que el tronco era más grande que una persona**, y que por la textura parecía ser un eucaliptus. Repreguntado aclaró que vio el tronco a unos 30 o 40 metros, no siendo necesario esquivarlo pues ellos conducían por el carril derecho y **el objeto se ubicaba en el bandejón asomado a la pista izquierda**.

Al tercer punto de prueba, esto es, efectividad de que el chofer y demandante de autos, don Gonzalo Sebastián Herrera Oñate, conducía a exceso de velocidad y bajo los estándares de atención a las condiciones del tránsito. El primer testigo **afirmó que el demandante no conducía a exceso de velocidad, constándole porque él venía detrás a 90 kms por hora**.

Al punto de prueba número 5, esto es, relación causal entre el daño que reclama como objeto de indemnización y los hechos atribuidos al demandado como generadores de éstos. El primer testigo reiteró que la razón del accidente fue el tronco de eucaliptus en la vía y **agregó que en las vías no existía buena iluminación**. El segundo testigo señaló no ver el accidente, pero aseguró que el tronco fue la causa de este.

CUARTO*: Que a su turno, la demandada rindió en autos prueba documental y testimonial, consistente en:

Prueba documental:



Al folio 68 se incorporó a estos autos oficio solicitado por la demandada, N° ordinario 0165, de 16 de febrero de 2022, emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación que remite hoja de vida del conductor Gonzalo Sebastián Herrera Oñate, sin antecedentes registrados.

Prueba testimonial:

Al folio 63, comparecieron los testigos de la parte demandada, don Moisés Edgardo Vargas Eyzaguirre y don Ronald Andrés Garrido Pineda, quienes juramentados y libres de tachas depusieron al punto 2 de prueba, esto es, existencia de acciones u omisiones culpables atribuibles a la Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A., en los presuntos hechos acaecidos el 30 de mayo de 2018, respecto del vehículo marca Ford modelo Focus, placa patente FSRT-17, lo siguiente: El primer testigo declaró que **en la autopista se toman todas las medidas de vigilancia y patrullaje que establecen las bases de licitación del contrato de concesión, y el reglamento de servicio de la obra, especificando que ese día en particular, se realizó el patrullaje con el equipo completo de asistencia vial**, constándole por ser gerente general de la autopista del Itata S.A. desde noviembre de 2017. Repreguntado aclaró que hay diferentes medidas, existiendo por una parte, infraestructura basada en las normas vigentes en el periodo de diseño de la carretera y por otro lado medidas operativas dentro de las cuales están el patrullaje permanente que se realiza con choferes, mecánicos, paramédicos, operadores de grúas, que patrullan día y noche los 365 días del año. Respecto de la infraestructura ahondó señalando que esta ruta cuenta con un trazado moderno, con elementos de seguridad como señalización vertical y horizontal, una plataforma amplia, con bermas en mediana y lateral, y con un diseño geométrico ajustado a la normativa del MOP, afirmando que el día 30 de mayo de 2018, se cumplieron todas estas medidas.

El segundo testigo sostuvo que el accidente ocurrió en la fecha señalada, alrededor de las 18:32 horas, cuando un vehículo que se dirigía a Concepción chocó con un objeto que se encontraba en la ruta, afirmando que **fue un hecho fortuito, sin responsabilidad de la demandada, puesto que la ruta cuenta con patrullaje permanente**, constándole lo declarado por ser el encargado de seguridad vial y prevención de riesgos desde junio del 2015, y porque visitó el lugar del accidente el mismo día de los hechos. Repreguntado señaló las medidas de seguridad de la autopista, agregando que son 2 vehículos de patrullaje, los que cuentan con conductores mecánicos y que uno de esos vehículos cuenta con un paramédico y 2 grúas, disponibles las 24 horas, afirmando que no hubo omisiones por parte de la demandada, porque el contrato de patrullaje se estaba ejecutando de forma normal.



QUINTO*: Que el tribunal decretó como medida para mejor resolver se acompañara las bases de Licitación para la ruta en cuestión en lo relativo especialmente a las medidas de seguridad y control de mantención de la misma; contrato de concesión y copia del Libro de Novedades o patrullaje del día del accidente 30 de mayo de 2018 .

SEXTO*: Que al afecto la demandante allegó al Tribunal los siguientes documentos no objetados, bases de la Licitación, acceso Norte a Concepción de noviembre de 1994; Reglamento de Servicio Ruta autopista Itata de marzo de 1998; decreto N°7 que adjudica contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra acceso Norte a Concepción a dos empresas decreto 654 de concesión de Obra pública.

SÉPTIMO*: Que asimismo el demandado acompañó Registro de Asistencia a Usuarios y Patrullaje Móviles turno A, B y C señalándose algunas observaciones y descripciones de hechos ocurridos sin indicación de día y año, como tampoco firma responsable, bases de licitación y reglamento ya referidas antes.-

OCTAVO*: Que la situación prevista y analizada se circunscribe dentro de la responsabilidad extracontractual; que para la procedencia de la llamada responsabilidad aquiliana que se demanda contemplada en el artículo 2314 y siguientes del Código Civil requiere la concurrencia de los siguientes requisitos, esto es, la existencia de un hecho doloso o culposo, que ese hecho ocasione un perjuicio a la contraria; y que entre el hecho doloso o culposo y los perjuicios exista relación de causalidad, es decir, que los daños sean consecuencia directa o inmediata del hecho.

Que en este tipo de arbitrio a diferencia de la presunción que opera en el estatuto contractual donde el incumplimiento se presume culpable, en materia probatoria se deben aplicar las reglas generales, correspondiendo de este modo la prueba, a quien alega los hechos que reprocha, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1698 del Código Civil, y particularmente la culpa o negligencia que reprocha al demandado.

NOVENO*: Que de las defensas de ambas partes y la prueba analizada han quedado acreditados los siguientes hechos no controvertidos:

- I. Que al 30 de mayo de 2018, Gonzalo Herrera Oñate, era dueño del vehículo Ford Focus año 2013, PPU FFRT-17.
- II. Que en esa misma fecha el vehículo antes mencionado, conducido por su propietario sufrió un accidente en la ruta 152, al llegar a la altura del kilómetro 67, pista izquierda.



- III. Que la ruta antes mencionada corresponde a la Autopista concesionada del tramo Chillán-Concepción, denominada Autopista Itata S.A.
- IV. Que el accidente se produjo aproximadamente entre las 18:00 y 19:00 horas, al encontrarse el vehículo, con un tronco de eucaliptus en la vía con el cual colisionó, el que produjo daños en el automóvil..
- V. Que al 4 de julio de 2020 el vehículo siniestrado PPU FFRT- , tenía como propietaria a doña Andrea Denisse Pino Barrera.

DÉCIMO*: Que de la prueba allegada al Tribunal, especialmente de las declaraciones de los testigos ha quedado ineludiblemente acreditado que la causa basal del accidente acaecido con fecha 30 de mayo de 2018, protagonizado por el vehículo marca Ford modelo Focus, placa patente FSRT-17, fue la existencia de un tronco de eucaliptus, que obstruía la vía por la cual transitaba el automóvil siniestrado.

DÉCIMO PRIMERO*: Que en consecuencia, de acuerdo a lo relacionado, el tribunal deberá verificar si existió falta de servicio traducido en una acción dolosa o culposa, por parte de la demandada, esto es Concesionaria Autopista del Itata S.A., a raíz de lo cual ocurrió el accidente, en el sentido que se ha expuesto, esto es, que ha sido negligente en el cumplimiento de sus obligaciones legales, impuestas en el contrato de concesión y bases de licitación a las que se obligó.

DÉCIMO SEGUNDO*: Que tampoco se encuentra en discusión y de hecho consta en el Reglamento de Servicio de la Ruta Autopista Itata que la demandada tiene y explota la concesión de la denominada Autopista y que la tenía al tiempo del accidente denunciado, por lo que se hace necesario determinar el estatuto jurídico de la responsabilidad civil aplicable al Concesionario de Obras Viales.

DÉCIMO TERCERO*: Que ahora bien, y en este orden de ideas, cabe señalar que el artículo 21 del Decreto Supremo N° 900 del Ministerio de Obras Públicas, que contiene el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N° 164 de 1991 Ley de Concesiones de Obras Públicas, establece que:

"El concesionario cumplirá las funciones incorporadas en el contrato de concesión con arreglo a las normas del derecho público, especialmente en lo referente a sus relaciones con el Ministerio, a las regulaciones sobre los regímenes de construcción y explotación de la obra y al cobro de las tarifas, su sistema de reajuste y las contraprestaciones con el Fisco, que conforman el



régimen económico del contrato. Igualmente deberá cumplir las normas que regulan la actividad dada en concesión.

En cambio, en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones económicas con terceros, las sociedad concesionaria se regirá por las normas del derecho privado, y, en general, podrá realizar cualquier operación lícita, sin necesidad de autorización previa del Ministerio de Obras Públicas, con las solas excepciones que regulan expresamente esta ley y las que se estipulen en el contrato".

De la relación de la norma recién transcrita, con el artículo 44 de la Ley N° 18.575 Bases Generales de la Administración del Estado, puede concluirse que el estatuto jurídico que rige a las sociedades concesionarias, es de la responsabilidad por falta de servicio. Ello, por cuanto, a través del sistema de concesiones, el Estado ha traspasado la ejecución, reparación o mantención de obras públicas, que naturalmente le competen, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, de conformidad a lo establecido en el artículo 1 del D.F.L. 850, a manos de privados. Es decir, ha operado una verdadera delegación de la función pública estatal en la persona del concesionario, a quien por ello, se le aplica el mismo régimen que se le aplicaría al Estado, en caso de no haber operado tal delegación.

En términos generales se ha definido a la falta de servicio, siguiendo a la jurisprudencia francesa, como aquel que no se ha prestado, debiendo hacerlo, el que se ha prestado defectuosamente o tardíamente.

DÉCIMO CUARTO*: Que establecido que la sociedad concesionaria responde por su falta de servicio, cabe analizar las disposiciones específicas que regulan la materia, y en este orden de ideas, el artículo 23 de la Ley de Concesiones de obras públicas establece básicamente dos obligaciones para el concesionario en la etapa de explotación, el deber de asegurar la continuidad de la prestación del servicio, obligándolo especialmente a “facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación, y a prestarlo ininterrumpidamente, salvo situaciones excepcionales.” A su turno, el artículo 62 del reglamento de la Ley de Concesiones, dispone que “la sociedad concesionaria deberá adoptar, durante la concesión, todas las medidas para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra y **será la única responsable de todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros**, al personal de la obra, a la



propiedad de terceros o al medio ambiente, a menos que el daño sea exclusivamente imputable a medidas impuestas por el MOP después de la publicación del decreto supremo de adjudicación en el Diario Oficial”

DÉCIMO QUINTO:* Que a su vez, el Reglamento de Servicio de la Ruta Itata, en su Título cuarto, se refiere a la **Seguridad Vial**, en su etapa de explotación, señalando en su artículo 33, que la Concesionaria ha previsto una serie de medidas tendientes a proporcionar al usuario un tránsito expedito, tranquilo y seguro es decir minimizar el riesgo de accidentes.

Asimismo, indica en su artículo 36, que proporcionará al usuario, un camino de alto estándar y con acceso controlado, lo que otorga al usuario un margen de seguridad superior a los otros caminos del país

En su artículo 50 se refiere a los sistemas de seguridad, esto es personal de vigilancia permanente, puestos de control, atención de accidentes de tránsitos, entre otros.

Por su parte el artículo 51 y 52 del reglamento indica que se establecerá un servicio de vigilancia caminera permanente que procurará informar cualquiera anomalía en la ruta, emergencias que existan, evitar tránsito de vehículos no autorizados, con prontas respuesta de cualquier emergencia, previniendo posibles accidentes, rescatar y auxiliar a los vehículos.

El artículo 75 menciona que la Concesionaria no será responsable de accidentes que se deban a negligencias, imprudencias, faltas e infracción a las leyes, y reglamentos de los propios usuarios o terceros ajenos a la concesionaria.

Resulta pertinentes también mencionar el artículo 84 que da derecho al usuario a que la ruta se mantenga en condiciones que garanticen un tránsito seguro y expedito, el artículo 102, se refiere a que la Concesionaria debe proveer a la inspección fiscal de explotación de un Libro de Obras, el que registra hechos relevantes ocurridos en el transcurso de la Explotación y por último el artículo 112 se refiere a los informes semestrales y anuales que deberá entregar la Concesionaria al Inspector Fiscal, referentes a accidentes diarios, indicando causa, sentido y hora.

DÉCIMO SEXTO*: Que conforme a lo citado se desprende que la concesionaria para ser responsable civilmente debe incurrir en falta de servicio de sus deberes de vigilancia y cuidado destinados a suprimir las condiciones de riesgo del tramo concesionado, incumpliendo su deber de conservar la obra en condiciones normales de utilización, y de suprimir las causas que originen peligrosidad para los usuarios.



DÉCIMO SÉPTIMO:*Que el Libro de Patrullaje y Novedades del día del accidente, que el tribunal solicitó como medida para mejor resolver entre otros, y que fue allegado al tribunal, no resulta suficiente como para estimar a juicio de esta sentenciadora que la Concesionaria cumplió con su deber de vigilancia y control debido el día del accidente, toda vez que éste no menciona **el día** en el que se llevaron a efecto los turnos que allí indican, como tampoco la ruta, patente del vehículo que fue objeto del accidente en cuestión, coincidiendo sólo con la hora y el tronco obstáculo del accidente.

DÉCIMO OCTAVO:* Que por otro lado los testigos del demandante corroboraron lo anterior en cuanto al obstáculo en la vía, y además uno de ellos señaló contrainterrogado, que la ruta estaba sin la luminaria, y que a las 18 horas había un tronco ubicado en la ruta contraria, lo que llamó la atención de éste, por donde circulaba el testigo .

Que en cuanto a la velocidad por la que circulaba el vehículo siniestrado el testigo que iba detrás de él señaló que era de aproximadamente 90 km por hora, lo que hace presumir que éste que no iba a exceso de velocidad y que el tronco era de gran magnitud y difícil de esquivar.

DÉCIMO NOVENO*: Que la presente acción requiere para prosperar, que se acredite una falta de servicio, en los términos ya descritos, la existencia de daños o perjuicios a la víctima y una relación causal entre los dos hechos anteriores.

VIGÉSIMO: Que con el mérito de la prueba rendida y especialmente de la testimonial rendida, en relación a las obligaciones que la normativa legal le impone a la Concesionaria demandada, es que ha quedado acreditado que el accidente ocurrido el 30 de mayo de 2018 y que afectó al vehículo placa patente FSRT-17 de propiedad del demandante a esa época, se debió a la existencia de un tronco en la vía, el cual no debió haber estado ahí, ya que era responsabilidad de Concesionaria prever una serie de medidas tendientes a proporcionar al usuario un tránsito expedito, tranquilo y seguro es decir minimizar el riesgo de accidentes; exigiéndosele de conformidad al artículo 23 de la Ley de Concesiones, que lo exigido a la demandada es una diligencia superior a la usual; ya que tal norma, dice a modo de ejemplo, que el servicio debe facilitarse en condiciones de absoluta normalidad, concepto que excede una diligencia mediana y permite exigir una esmerada, asemejable al concepto de culpa levísima; resultando lógico que así sea, desde que se trata de un servicio, de suyo riesgoso, pues, en la pista se circula a altas velocidades, con todo tipo de vehículos, en la que cualquier obstáculo, a la velocidad permitida, puede ser fatal. Así la absoluta normalidad significa que no debe existir y en caso de ocurrir, eliminarse, cualquier obstáculo o impedimento que impida la circulación regular de los automóviles, y ciertamente la repentina presencia de



un tronco de grandes proporciones en la vía, altera gravemente dicha normalidad, tanto así que se llegó al accidente sub-lite.

VIGÉSIMO PRIMERO*: Que de esta manera la Concesionaria debió en el caso de marras, tener un mayor control respecto de los vehículos que ingresan a la vía, máxime si estos potencialmente pueden causar peligro a terceros (como es el caso de aquellos que transportan grandes cargas como troncos); debiendo monitorearlos a través de patrullajes y cámaras; y para el caso de que se produzca un descontrol, como es la caída de un tronco, tomar las medidas necesarias de cierre de esa vía, y así, evitar que se producen accidentes, como aquél que afectó al ahora demandante de autos y que pudo haber sido fatal para la vida del conductor para el vehículo siniestrado.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que la demandada en su defensa alega, en primer lugar que el conductor no se encontraba atento a las condiciones del tránsito y que manejaba a una velocidad que no era la requerida, por lo que se encontró sorpresivamente con un supuesto tronco que le causó los daños descritos.

Que en esta materia y de lo que se lleva razonado en los artículos precedentes, ha quedado acreditado que el conductor conducía a la velocidad permitida, tomando en consideración que nos encontramos a una conducción en autopista; sin que este hecho haya logrado ser desvirtuado, y que ocurriendo la accidente entre las 18:00 y las 19:00 horas, la luminaria era deficiente; lo que hace presumir que el obstáculo que produjo el accidente se encontraba en la vía, según declaración de uno de los testigos, haciendo prácticamente imposible, por muy atento que el conductor hubiere venido una reacción más atenta que aquella efectuada; entonces, y de esta manera, los daños ocasionados al vehículo dicen relación directa con los hechos tantas veces descritos, por lo que concurre la relación de causalidad exigida en este tipo de arbitrio.

VIGÉSIMO TERCERO*: Que determinado entonces que la responsabilidad se debe a una falta de servicio de la Concesionaria de la forma como el contrato de Concesión y Bases pertinentes lo exigen, es que lo alegado por esta en cuanto a la eximente de responsabilidad de que el demandante conducía no atento a las condiciones del tránsito y a exceso de velocidad no podrá ser escuchada; así como tampoco existió en la especie la exposición imprudente al daño derivada de los mismos hechos por las razones antes expuestas.

VIGÉSIMO CUARTO*: Que ahora bien, corresponde ahora pronunciarse al daño material alegado, que el demandante lo hizo consiste en las reparaciones del vehículo por pérdida total, solicitando la suma de



\$11.447.631 a título de daño emergente o en subsidio la cantidad mayor o menor que determine el Tribunal, más reajustes e intereses.

VIGÉSIMO QUINTO*: Que para ello el demandante, junto con acreditar que el dueño del vehículo al momento del accidente acompañó, comprobante de pago de remolque, por una de \$55.000; contrato de compraventa del móvil siniestrado, en cual fue vendido en la suma de \$1.500.000, señalándose que la tasación del vehículo era de \$6.320.000; presupuesto emitido por Difor Chile por un total de \$12.947.631 IVA incluido.

VIGÉSIMO SEXTO*: Que de los antecedentes allegados, y al no existir mayor prueba al respecto, no siendo objetada el contrato de compraventa que contiene la tasación fiscal del vehículo, se estimará que el avalúo del mismo antes del accidente ascendía a \$6.320.000, por lo que al descontarse la suma de \$1.500.000 en el cual fue vendido, el daño emergente efectivamente causado por este concepto al actor corresponde a la cantidad de \$4.820.000, suma a la que debe agregarse el valor del remolque que asciende a \$55.000, lo que totaliza \$4.875.000, suma a la que asciende el daño emergente; habiendo quedado claramente establecido que el presupuesto no ha de considerarse toda vez que el vehículo no fue reparado, así como tampoco podrá accederse a la devolución del peaje por ser éste cancelado precisamente por tratarse de una autopista concesionaria, con todas las obligaciones que corresponden al conductor del vehículo.

VIGÉSIMO SÉPTIMO*: Que en lo relativo a la solicitud de reajustes e intereses, se accederá a ellos, pero sólo respecto de los primeros, y de acuerdo a la variación que experimente el I.P.C. entre el mes anterior de esta sentencia y el mes anterior al pago efectivo, al tratarse de un juicio declarativo y su carácter compensatorio, y en cuanto a los intereses, se deben aplicar intereses corrientes para operaciones no reajustables, desde que el demandado sea constituido en mora, es decir, desde que esta sentencia quede ejecutoriada y hasta su pago efectivo.

VIGÉSIMO OCTAVO*: Que las demás alegados y prueba rendida consistente en personerías en nada altera lo razonado. .

Y VISTOS lo dispuesto en los artículos 1437, 1698, 1702, 1703, 2314 y siguientes, 2329, 2330 del Código Civil, artículos, 144, 160, 170, 254 y siguientes, 341, 342, 384, 426, Decreto N° 900 del Ministerio de Obras Públicas, de 31 de Octubre de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 164, de 1991, del Ministerio



de Obras Públicas –Ley de Concesiones de Obras Públicas-; Ley 18.575, D:F.L. 850, Ley 18.290, y demás normas pertinentes, se RESUELVE:

- I. Que se rechazan todas las alegaciones y defensas opuestas por el demandado.
- II. Que se acoge la demanda contenida al folio 1, sólo en cuanto se condena a la demandada **Sociedad Concesionaria Autopista Del Itata S.A.** a pagar a don **Gonzalo Sebastián Herrera Oñate** la suma \$4.875.000 (cuatro millones ochocientos setenta y cinco mil pesos) por concepto de daño emergente, cantidad que debe ser incrementada con los reajustes e intereses establecidos en el considerando vigésimo séptimo de esta sentencia, y que deberán ser liquidados por la Unidad de liquidación respectiva, con costas. Regístrese, notifíquese y archívese en su oportunidad.

ROL: C-16.678-2020.-

**DECRETADA POR DOÑA SYLVIA PAPA BELETTI. JUEZ
TITULAR.-**

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, dieciocho de Mayo de dos mil veintidós.-**

