



SABER, arte y técnica

Minerva. Saber, arte y técnica

AÑO 8 • VOL. 1 • JUNIO 2024

Dossier Defensa del Patrimonio Cultural

ISSN en línea 2545-6245

ISSN impreso 2591-3840

Análisis

DE “COMPATIBILIDAD DE DAÑOS” en inspecciones para compañías de seguros¹

HÉCTOR ROGELIO MASSA*
Instituto Universitario
de la Policía Federal Argentina
(IUPFA)
rhmassa@hotmail.com

RECIBIDO: 31 de julio de 2024
ACEPTADO: 9 de octubre de 2024

Resumen El perito inspector de compañías de seguros asume un rol importante a la hora de realizar un control de daños en un rodado, y determinar si estos fueron realizados según lo denunciado por los intervinientes. Los conceptos de deformaciones a causa de colisiones contra cuerpos de distinta dureza y su compatibilidad con el posible elemento causante hacen que resulte posible establecer cuáles son los daños que deben ser reparados por el siniestro denunciado. La orientación de los mismos, el orden de magnitud de los daños, la magnitud de las zonas afectadas, su altura y propagación deben guardar relación con los eventos denunciados.

Palabras clave accidentología de campo; seguros de automotores; resolución de conflictos; daños materiales; compatibilidad de daños

Analysis of “Compatibility of Damages” in Inspections for Insurance Companies

Abstract The insurance company's expert inspector plays an important role in carrying out damage assessment on a vehicle and in determining whether the damages correspond to what has been reported by the involved parties. The deformations caused by collisions with objects of different hardness levels and their compatibility with the potential causative element make it

possible to establish which damages must be repaired according to the reported incident. The orientation, magnitude, affected areas, height, and spread of the damage must be consistent with the reported events.

Keywords

field accident analysis; automobile insurance; conflict resolution; material damage; compatibility of damages

1. Presentación

Los siniestros viales pueden desencadenar controversias, por ejemplo, involucran el resarcimiento económico de los daños sufridos por las partes. Esto sucede, sobre todo, cuando no interviene un perito oficial por la falta de concurrencia en los delitos típicos (CPN Argentina).² Las compañías de seguros, a la hora de resolver y liquidar los siniestros (más que nada en daños materiales), cuentan con información escueta o contradictoria entre lo que denuncia su asegurado y lo que transmiten el o los terceros intervinientes, incluso la totalidad de lo que se denuncia y se inspecciona.

El perito inspector de compañías de seguros desempeña un rol fundamental en el proceso de la evaluación de siniestros vehiculares y su reclamación. Este profesional tiene vínculo con la empresa, tanto empleado directo como tercero contratado. Su función principal es inspeccionar y evaluar los daños sufridos sobre los vehículos asegurados en eventos de tránsito u otros incidentes cubiertos por la póliza de seguro. Esta evaluación permite la detección de posibles fraudes, permitiéndole a la compañía de seguros determinar la indemnización que corresponde al asegurado, de acuerdo con los términos de la póliza y daños analizados.

Si bien este trabajo no indaga en las relaciones comerciales y/o intereses de cada uno de los actores que intervienen en este proceso, es importante tener en cuenta que

- la compañía de seguros busca compensar pecuniariamente a él o los asegurados, con el menor costo posible, por los daños sufridos en el evento denunciado y según la póliza contratada;
- los asegurados buscan ser resarcidos por los daños sufridos en función de la póliza contratada;
- y los peritos, que con su experiencia y conocimiento en reparabilidad, llevarán adelante la negociación con los talleres y/o los asegurados, con el objetivo de que el asegurado obtenga una reparación que se ajuste al evento sufrido quedando en condiciones similares a las anteriores al evento, y a la cobertura de la póliza contratada.

Durante los procesos de autorización de reparaciones que entregan los peritos, algunas compañías de seguros integran al proceso a un asesor interno para revisar la labor realizada, generando una doble inspección, sobre todo cuando los peritos son nuevos o recientemente iniciados en esta práctica profesional. Es importante aclarar que, aunque el término *auditor* pueda sugerir una inspección directa, su rol no es realizar una nueva inspección de los daños, sino evaluar el procedimiento llevado a cabo por el inspector inicial, revisando si se siguieron correctamente los protocolos y si el perito aplicó de forma adecuada los criterios técnicos y normativos. Las responsabilidades de los peritos con respecto a su capacidad resolutoria también estarán limitadas por los contratos que tengan con la compañía.

Para establecer cuál es la posible fuente de producción de los daños que se observan en los vehículos siniestrados, el método utilizado es la *compatibilidad de daños*. La compatibilidad entre

1. Deseo agradecer al Licenciado Gabriel H. Hernández (Perito oficial de la Sección Accidentológica Federal, Gerente General del Gabinete GIA, Perito homologado CESVI-ORION), y al Licenciado Leandro F. Centofanti (Perito oficial de la Sección Accidentológica Federal, Encargado de Peritos del Gabinete GIA, Perito homologado CESVI-ORION) y a todo el staff del Gabinete Integral Accidentológico por sus aportes al presente artículo

2. Art. 84. Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años, e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11179-16546/actualizacion#15>

Art. 94. Sufrirá la pena de doscientos a mil pesos de multa, e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11179-16546/actualizacion#15>

la deformación, la orientación, la propagación, el orden de magnitud y/o improntas dejadas por los objetos que colisionan son los indicios que se utilizan para establecer si un determinado cuerpo pudo o no haber dejado cierto rastro. De esta manera, se establece si existió el contacto entre ambos.

En este sentido, el perito inspector verifica si los daños que se observan pudieron haber sido causados por el objeto que se denuncia como el elemento dañoso, tal y como lo hace un perito papiloscópico con las huellas dactilares, cuando busca las coincidencias de puntos característicos entre el dúbite y el indubitado; o un perito scopométrico cuando busca características de clase y características particulares entre una huella de calzado y su estampa en el terreno. Las características en el caso de un accidente serán:

- la/s altura/s de los daños;
- la magnitud (considerando la cantidad y tipo de elementos afectados);
- proyección u orientación (propagación); y
- la existencia de improntas.

Los procesos de cuantificación de daños en compañías de seguros están atados a varios procesos de investigación: análisis de la póliza, cantidad de siniestros sufridos, inspección de daños, entre otros. En este trabajo, se hará hincapié en la inspección de los daños en los rodados que están involucrados en siniestros viales. El objetivo es poder entender el procedimiento por el cual un perito puede acercarse a una liquidación de reparabilidad vehicular justa, en base a los daños observados y analizados.

2. El origen **2.1. EL INCIDENTE VIAL, LOS DATOS Y LA DESCRIPCIÓN**

Cuando ocurre un evento vial en el que intervenga alguna fuerza de seguridad, ellos serán los encargados de la toma de los datos necesarios que luego se remitirán a la respectiva compañía de seguros. Esta intervención se puede dar por múltiples causas: demoras en la fluidez del tránsito, condición médica de los protagonistas, entre otras. Sin embargo, si el siniestro vial se considera un choque simple (donde no hay lesionados) y se cumplen las condiciones legales de circulación, no hay mayor intervención por parte de las fuerzas de seguridad. En este caso, los conductores deben intercambiar los datos de los documentos necesarios para poder circular en la vía pública.

Entre la información que se requiere en estos eventos se encuentran los datos de seguro (nombre de la compañía de seguros, número de póliza y nombre del titular); además se toman los datos del vehículo asegurado, que deben ser coincidentes con los de la cédula de identificación del vehículo (antiguamente se le decía "cédula verde" por el color característico que poseía este documento), y los datos filiatorios del conductor de él o los rodados en conflicto.

Cada uno de los asegurados está obligado a realizar la denuncia ante su seguro dentro de las 72 horas de ocurrido el evento sin importar el tipo de cobertura que posea. Este paso es crucial para generar la compensación económica y mitigar las pérdidas sufridas. La denuncia debe ser clara y completa, y debe presentarse en el seguro lo antes posible para cumplir con los plazos administrativos y que se realice la inspección de los vehículos en fechas cercanas al evento. Si no se hace la denuncia dentro el período establecido por la Ley N° 17.418, la compañía de seguros puede denegar la cobertura.

2.2. LA DENUNCIA

Como se mencionó en el apartado anterior, la denuncia debe ser clara y lo más completa posible. En la actualidad, muchas de las compañías aseguradoras reciben las denuncias tal cual las relatan los asegurados. Incluso, en numerosas ocasiones, son los mismos asegurados quienes las escriben en los portales electrónicos que poseen sus aseguradoras, ya sea en la web de la compañía, ya sea en las aplicaciones de teléfonos inteligentes.

El escrito al que se hace mención debe contener los datos del lugar, fecha y hora del siniestro, datos de el o los vehículos protagonistas, datos de los conductores, datos de los testigos presenciales en el caso de que haya. Además, se solicita una descripción de lo acontecido con la mayor cantidad de detalles posibles sobre la secuencia de los hechos. La narración del asegurado suele estar teñida con un matiz de emotividad y/o parcialidad que siempre pone a prueba la capacidad de los peritos liquidadores de llevar a cabo una evaluación precisa y objetiva del siniestro en cuestión. En los casos más complejos, los asegurados carecen de información acerca de quién o qué generó el daño, sea por una situación de evasión, sea porque el vehículo fue hallado en ese estado.

Siempre que no encuadre en un procedimiento administrativo diferente, la compañía de seguro enviará un inspector para corroborar (o darle forma) a lo denunciado. Entonces, verificará que la denuncia coincida con los daños del reclamante. Es por esto que, mientras más detalles y pruebas se brinden en el escrito que se presenta a la aseguradora, más se aceleran los procesos de resolución del evento.

3. Observación de los daños. La inspección

Para explicar el proceso de inspección, es necesario aclarar que no todas las compañías tienen el mismo proceso administrativo. Sin embargo, se pueden considerar dos grandes maneras de llevarlo adelante:

- con los peritos que trabajan en relación de dependencia directa de la compañía (empleados);
- con peritos tercerizados o de contrato temporario que no trabajan en relación directa con la compañía. Este grupo se puede dividir a su vez en dos subgrupos:
 - Peritos o gabinete de peritos independientes, que trabajan para una o varias compañías.
 - Talleres Integrales de Reparaciones, los que forman parte de una red que trabaja para una o varias compañías.

Una vez llegado este proceso de inspección, el perito inspector comienza su labor cotejando lo que dice la denuncia con los daños observados en el o los rodados. No suele ser responsabilidad del perito establecer en este punto si el denunciante es protagonista directo activo o pasivo (Irueta, 2003, p. 26). Lo que le interesa es determinar si es coincidente la denuncia con las características propias del cuerpo embistente o embestido denunciado, y si esto responde a los daños observados, lo que demostraría la forma en que ocurrió el hecho. En esta parte del proceso, es cuando se utiliza el análisis de *compatibilidad de daños* para que el perito tenga las mejores herramientas técnicas de negociación sobre los arreglos requeridos por las partes intervinientes (el taller, el asegurado, la compañía).

Hay dos procesos para hacer un diagnóstico de daños:

- Mediante vistas fotográficas. Los peritos realizan la inspección de los daños con las fotografías aportadas por el asegurado.
- Mediante inspección ocular presencial. Cuando el perito está frente al vehículo, la revisión se puede realizar a través de diferentes técnicas, las más utilizadas son la detección visual y la apreciación al tacto (Águada Casado, Martín Navarro, Gómez Morales, Gonzalo Gracia, García Jiménez y Martín Díaz, 2015).

Básicamente cuando el perito se encuentra frente a las pruebas, desde un punto de vista forense, se aplica el método de Análisis, Comparación y Evaluación seguido de una Verificación. Este método es conocido dentro de las ciencias forenses como ACE-V, y dentro de la rama de la accidentología vial en nuestro país, suele llamarse compatibilidad de daños. Este es el método mediante el cual se van a observar detalles sobre un rastro (que en este caso sería un daño) para tomar decisiones sobre cuál fue el modo en el que ha sido generado (Vanderkolk, 2013).

3.1. LA ALTURA

Al definir *altura*, el sentido etimológico dice que se trata de una “distancia vertical de un cuerpo a la superficie de la tierra o a cualquier otra superficie tomada como referencia” (Real Academia Española, 2021). Bajo esta definición se deben considerar los objetos que pudieron haber intervenido en el siniestro y que posean la misma distancia en referencia al plano de circulación (pavimento). Es decir que dos piezas de dos vehículos que supuestamente colisionan entre sí (por ejemplo, un apoyapié de una moto con un guardabarros o una puerta lateral de otro vehículo) se deberían encontrar aproximadamente a la misma altura con referencia al piso.

La denuncia siguiente, más las imágenes que le corresponden (Figuras N° 1 y 2), ilustran este problema:

deje el auto estacionado enfrente de mi local y cuando salí para irme a mi casa lo encontré con los daños en el lateral izquierdo, un vecino se acerca y me dice que fue una moto la que los hizo. [sic]

En las Figuras N° 1 y 2, se ve que el daño denunciado podría corresponderse, por la altura en la cual se encuentra el rastro, a los apoyapiés del motociclista o del acompañante, ya que la altura de estos elementos podría coincidir con la altura del rastro. Dentro del óvalo azul, se observa el daño mencionado. No obstante, se reclama la reparación de un segundo daño, en el zócalo, que no guardaría relación con el elemento de colisión denunciado (óvalo rojo).

El detalle de la Figura N° 2 muestra los daños dejados por un elemento de una altura menor al objeto denunciado. La resultante de este análisis no implica que la compañía de seguro no acceda a la reparación, ya que están contempladas (según el caso) estas reparaciones de bajo costo.



Figura N° 1. Dos daños de distinta altura.
Fuente: Producción propia.



Figura N° 2. En esta figura se observan daños dejados por un elemento de una altura menor al objeto denunciado. **Fuente:** Producción propia.

3.2. MAGNITUD

La magnitud se vincula con el tamaño superficial y/o profundidad de la pieza afectada por la colisión en relación con el otro cuerpo, es decir, que la superficie del cuerpo observado guarde idénticas proporciones con el objeto denunciado. También se debe considerar si los cuerpos se encontraban en movimiento al momento de contactarse, ya que esto genera un aumento en la superficie dañada. En muchos casos, dependiendo de la estabilidad que posean los objetos, se conservarán las alturas de los daños observados en uno de los cuerpos y se los compararán con los daños sufridos en el otro objeto. Muchas veces a este término se le aplica la característica de daño leve, medio o fuerte.

Ejemplificamos con otra denuncia:

yo circulaba por acceso Moisés Lebherson con dirección a Ruta xx en 25 de Mayo cuando de repente veo una camioneta que venía de frente que se va hacia mi carril, me voy tirando hacia un costado para que no me pegue de frente y me agarra el carro que yo llevaba, me lo tira, hace que el enganche me rompa toda mi parte trasera. [sic]

El perito debe contemplar que, según la denuncia que antecede, ambos vehículos se encontraban en movimiento, por lo tanto, debe haber una superficie importante afectada en alguno o en ambos de los rodados intervinientes. En la Figura N° 3, correspondiente a la denuncia, se observan daños en el lateral izquierdo con incidencia en el sector medio-inferior, con proyección de adelante hacia atrás, mientras que en la Figura N° 4 se muestra el sector medio-inferior afectado por la colisión con el carretón de la denuncia, que se muestra en las Figuras N° 5 y 6. En la N° 5, se observa que la altura que se encuentra entre el sector colisionante de este rodado es la misma que el sector del lateral izquierdo medio inferior del vehículo colisionante. Mientras que en la Figura N° 6, se observan restos del rodado colisionante sobre el rodado embestido de la N° 3. También se dejan ver daños sobre lo transportado con propagación de adelante hacia atrás.



Figura N° 3. Se observan daños en el lateral izquierdo.
Fuente: Producción propia.



Figura N° 4. En la figura se indica el sector medio inferior afectado por la colisión. Fuente: Producción propia.



Figura N° 5. Carretón contra el que colisionó el rodado de la Figura 3. Fuente: Producción propia.



Figura N° 6. Detalle de Figura N° 5.
Fuente: Producción propia.

3.3. PROYECCIÓN U ORIENTACIÓN (PROPAGACIÓN)

La propagación trata sobre el comportamiento que tuvieron algunas propiedades mecánicas de los materiales que componen la estructura de un vehículo y se observa el tipo de fallo y/o daño en escala macro, que pueden presentarse en una colisión.

La propagación está relacionada con la dirección y sentido que llevaban los cuerpos durante el momento de la colisión. Si un cuerpo no posee movimiento, el daño infligido sobre este va a ser característico de la cinemática del otro, y viceversa. Continuamos con otro ejemplo, que puede verse en las Figuras N° 7 y 8, que luego analizaremos:

me encontraba circulando por la calle Zelada de este a oeste, cuando llegó a la intersección con la avenida Larrazábal, miró a ambos lados y no veo venir vehículos en ambos sentidos,

comienzo a cruzar la avenida, cuando soy embestido en mi lateral izquierdo. A causa de la colisión mi vehículo gira casi 180 grados, y quedó mirando la calle por donde venía. El vehículo que me colisiona sigue su trayectoria por el exceso de velocidad y se detiene al cruzar la intersección sobre la mano contraria. [sic]

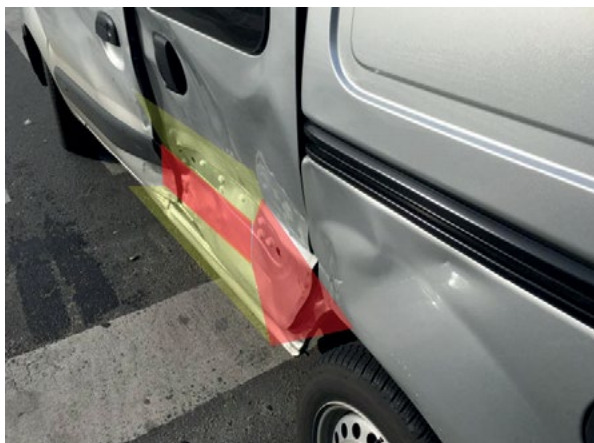


Figura N° 7. Vehículo del denunciante con daño en el sector lateral izquierdo. Fuente: Producción propia.



Figura N° 8. El otro rodado interviniente. Fuente: Producción propia.

En la Figura N° 7, se observa el vehículo del denunciante con daño en el sector lateral izquierdo con incidencia en la sección central (zona indicada en color rojo) con orientación de daños de izquierda a derecha, y propagación de adelante hacia atrás. En la N° 8, se observa el otro rodado interviniente, con daños en el sector frontal con orientación de adelante hacia atrás y propagación de derecha izquierda.

Cuando se establece la orientación de los daños, en primer lugar, se plantea el movimiento del contacto entre los cuerpos o como expresa Guzmán (2007, p. 80) "con orientación de daños de izquierda a derecha", es decir, sufrió daños que fueron desde su lateral izquierdo a su lateral derecho. Y en el caso de haber una segunda animación, se describen con la propagación, que para la misma figura fue "y propagación de adelante hacia atrás". Esta descripción es coincidente con la cinemática descrita en la denuncia del asegurado. En la Figura 8, se observa un aplastamiento sobre el guardabarros delantero izquierdo, esto confirma la cinemática denunciada, ya que, al girar la camioneta por el empuje del automóvil, esta lo hizo en sentido antihorario. Este giro generó un mayor contacto sobre el frontal angular del vehículo embistente, que produjo daños sobre este hacia la izquierda, y desplazamiento de daños hacia su sector posterior para el vehículo embestido.

3.4. IMPRONTAS

Las improntas son las marcas que se generan cuando una superficie transfiere material a otra al entrar en contacto. La transferencia de pintura de un objeto a otro, u otras marcas específicas, como cauchos o impresión de superficies determinadas, son las que nos indican el contacto entre estos cuerpos.

Otro ejemplo de denuncia realizada por un asegurado ilustra el tema de las improntas:

venía x libertador altura Kansas mano a provincia y el auto delante mío esquivaba bruscamente un obrador que tapaba la alcantarilla de aysa, yo no llego a esquivarlo dado q a mi lado había una moto y del otro lado un auto por lo que frené pero impactó igual el mismo ya que de otra forma hubiera sido peor el accidente x la moto o el auto. [sic]

En la Figura N° 9, se muestra un objeto similar al de la denuncia transcrita (“obrador”). Consiste en una estructura reticulada construida con listones de madera maciza (cueros de dureza homogénea), a modo de vallado perimetral de una obra en proceso. En la Figura N° 10, se encuentra el rodado en cuestión, mientras que en la N° 11 se observa un daño de características similares a los dejados por cuerpos de dureza homogénea de poca masa, en este caso el macizo superior de la estructura denunciada. Y en la N° 12 se destacan restos de pintura similares a los que posee la cartelería del objeto denunciado en la región fronto-angular derecha.



Figura N° 9. En la figura, se muestra un obrador similar al denunciado. Fuente: Producción propia.



Figura N° 10. Rodado que intervino en la colisión. Fuente: Producción propia.

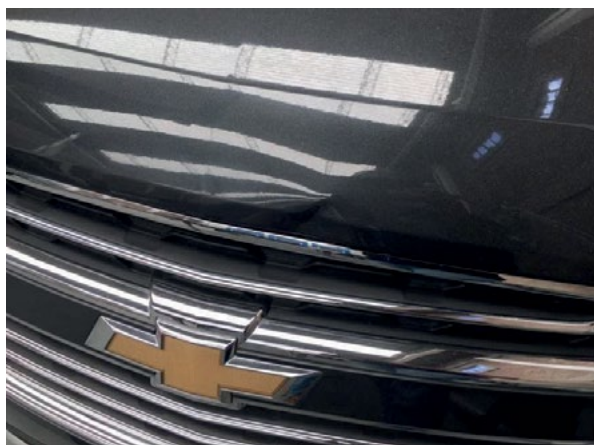


Figura N° 11. Detalle. Se observa un daño de características similares a los dejados por cuerpos de dureza homogénea de poca masa. Fuente: Producción propia.



Figura N° 12. En la figura se muestra, restos de pintura similares a los que posee la denunciada. Fuente: Producción propia.

4. Compatibilidad de daños y tecnología

Hay casos en los que la experiencia, el conocimiento y la observación meticulosa de todos los indicios ameritan otro tipo de inspección, incluso la utilización de tecnologías, para arribar a una conclusión certera. El relato denunciado dice:

Andando por calle Pío XII, Santos lugares, esquivando un camión mal estacionado, baja el Volkswagen de la vereda medio auto marcha atrás y chocó la parte delantera izquierda, explotando airbag delantero conductor y acompañante. -daños a mi auto: Chapa y pintura, Otras partes. [sic]



Figura N° 13. En la figura se observan daños leves en el sector fronto-angular derecho. Fuente: Producción propia.



Figura N° 14. Interior del rodado siniestrado, donde se observan los airbags activados. Fuente: Producción propia.

Para este caso, en el relato del denunciante que transcribimos anteriormente, se observa un error en la descripción realizada por el denunciante, es decir que el lado afectado por el choque no ha sido el izquierdo, sino el derecho, como se observa en la Figura N° 13. También lo señala el tallerista y es corroborado en el lugar por el perito. El sector izquierdo no posee daños.

En este caso, además, es imposible determinar únicamente con la inspección ocular si los airbags realmente explotaron por este tipo de colisión, ya que no encuadra dentro de los parámetros establecidos de su funcionamiento. Aunque este daño se pueda llegar a encontrar dentro del campo de activación, como lo explica el *Manual de Airbag Frontal y Lateral* de la firma SEAT (1998, p. 6), no existe una importante desaceleración, así como tampoco grandes deformaciones estructurales ni se pueden cuantificar la velocidad del impacto, en lo denunciado.

En este tipo de casos, donde aparecen dudas entre lo denunciado y lo observado –y en que los componentes intervinientes son eléctricos o electrónicos–, para no caer en autorizaciones indebidas o negaciones de reparaciones correspondientes, es recomendable, por un lado, solicitarle al asegurado una ampliación de la denuncia administrativa, y por otro, derivar el siniestro a un taller oficial para realizar las tareas de escaneo necesarias. En el caso que

estamos analizando, con esta derivación se busca establecer si la explosión de los airbags, se debió a la colisión o por un problema en el circuito eléctrico o electrónico. De esto último, surgen nuevos interrogantes, por ejemplo: ¿por qué explotó el airbag del acompañante?, ¿iba había alguien más en el vehículo?, ¿hay otros daños u otro siniestro denunciados?, ¿pueden surgir futuras demandas por lesiones de terceros transportados? En casos como estos, siempre que la tecnología del vehículo lo permita, en los cuales hay activación de airbags y/o pretenseros, se podría realizar un escaneo del EDR a través del puerto OBDII que permite determinar condiciones de precolisión y/o aceleraciones de poscolisión. Esto nos daría información sobre si hay intención de fraude o existió otro evento que hubiera disparado los airbags.

5. Conclusiones

La labor del perito inspector en la investigación de siniestros viales desempeña un rol clave cuando determina la *compatibilidad de daños* y corrobora la veracidad de los hechos reportados. Aspectos como la altura, magnitud, proyección y orientación de los daños son los indicios, rastros o vestigios que serán analizados para establecer la coherencia de los eventos, aun estando el otro vehículo en el lugar, en su experiencia y experticia, deberá proceder a verificar todos estos requisitos, para establecer si ese daño fue realizado según lo denunciado.

La inspección se lleva a cabo mediante técnicas visuales y/o táctiles, y se recurre al método de compatibilidad de daños como herramienta decisiva en la toma de decisiones en este ámbito. Es fundamental considerar que, al analizar los daños en un accidente de tránsito, se puede estar validando la verosimilitud del relato de la denuncia realizada por el asegurado. Los daños en los vehículos pueden proporcionar indicios claves sobre la forma de ocurrencia del hecho vial, que serán información esencial para precisar conclusiones en casos cuestionables.

Existen siniestros que ameritan que la compañía de seguros solicite al asegurado la Solicitud de ampliación de la denuncia sobre “cómo sucedió el siniestro” y que este último brinde mayor nivel de granularidad sobre el mismo. Durante esta parte del proceso, el perito podría autorizar la reparación de aquellos daños que estime concuerden con lo denunciado.

6. Bibliografía

Águada Casado, E.; Martín Navarro, J.; Gómez Morales, T.; Gonzalo Gracia, J.; García Jiménez, J. L. y Martín Díaz, U. (2015). *Elementos metálicos y sintéticos 6ª edición*. Ediciones Paraninfo.

CESVI Argentina. (2010). *Sistema ORION*. SISTEMA ORION | Home. Argentina.

Irureta, V. A. (2003). *Accidentología Vial y Pericia*. Ediciones La Rocca.

Muñoz Guzmán, T. (2007). *Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de tráfico*. Edición de autor.

Real Academia Española. (2021). *altura* | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE. Diccionario de la lengua española. <https://dle.rae.es/altura>

SEAT (1998). *Airbag frontal y lateral*. Gráficas Syl.

Vanderkolk, J. R. (2013). *Proceso de Examinación*. Office of Justice Programs.

Código Penal de la Nación [CPN]. Título I. Delitos contra las personas. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11179-16546/actualizacion#15>

Cita sugerida: Massa, H.R. (2024). Análisis de “compatibilidad de daños” en inspecciones para compañías de seguros. *Minerva. Saber, arte y técnica*, 8(2). Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina (IUPFA), pp. 84-95.

*** MASSA, HÉCTOR ROGELIO**

Especialista en Análisis del Lugar del Hecho (Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina). Licenciado en Accidentología y Prevención Vial (Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina). Profesor Universitario (ISALUD). Actualmente es Docente del Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina y Coordinador del eje “Prácticas, Investigación y Desarrollo Profesional” en la Dirección Carreras Área Seguridad Vial del mencionado instituto y docente del Instituto Universitario de Seguridad (IUSE). A su vez, se desempeña como perito de oficio en el Poder Judicial de la Nación.