



GABINETE PERICIAL INGENIERÍA

ESTUDIO DE VIABILIDAD SIN COSTE

Accidentes de tráfico

RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES



INFORMES DE
VICIOS OCULTOS



INFORMES DE
INCENDIOS DE
VEHÍCULOS

**ATENCIÓN
AL CLIENTE**

Ana Rambla
683 42 60 15

Rosa García
683 42 60 15

Pedro Caiceo
pcaiceo@optimax.es
695 57 88 86

www.optimaxindustriales.es

Málaga
C/ MEDELLÍN 3
29002

optimax@optimaxindustriales.es

Madrid
C/ LIBERTAD 16
28936 (MÓSTOLES)

GABINETE PERICIAL OPTIMAX RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

EL INFORME DE VIABILIDAD :

ES UN BREVE INFORME TÉCNICO DE ENTRE CUATRO Y SEIS FOLIOS DONDE SE EXPONE LAS ARGUMENTACIONES TÉCNICAS QUE SOSTIENEN UNA RECLAMACIÓN ARGUMENTANDO TANTO LO QUE PERJUDICA Y COMO LO QUE BENEFICIA , TAMBIEN SE REALIZA UNA BREVE CRÍTICA AL ATESTADO Y A LA OTRA PERICIAL SI LA HUBIERA .

EN NUESTRA PÁGINA WEB MOSTRAMOS VARIOS EJEMPLOS , NO OBSTANTE, ESTAMOS A SU DISPOSICIÓN PARA ENVIARLES ALGUNOS EJEMPLOS SI LO DESEA.

WWW.OPTIMAXINDUSTRIALES.ES

PEDRO CAICEO 695 57 88 86

pcaiceo@optimax.es



TARIFAS PARA MÁLAGA Y PROVINCIA 2021

INFORME BIOMECÁNICO 200 € +IVA

RATIFICACIÓN INFORME BIOMECÁNICO.....200 €+IVA

INFORME INCENDIO DE VEHÍCULOSDESDE 500 €+IVA

INFORME PERICIAL SOBRE VICIOS OCULTOS VEHÍCULOSDESDE 500 €+IVA

RATIFICACIÓN DE INFORME VICIOS OCULTOS E INCENDIOS.....250 €+IVA

Incendio : Lo básico es un incendio de un turismo ,ubicado en el taller, que permita verificarlo adecuadamente, elevarlo .

Vicio oculto vehículo: Lo básico es un Turismo, que se encuentre en el taller y esté desmontado para poder verificar en **una visita** adecuadamente.

INFORME DE RECONSTRUCCIÓN ACCIDENTE DE TRÁFICO DESDE 950 €+ IVA

RATIFICACIÓN DE INFORME DE RECONSTRUCCIÓN ACCIDENTE DE TRÁFICO..... 300 €+IVA

Básico : Los más económicos son en entornos urbanos.

INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE LABORAL.....DESDE 1.500 €+ IVA

RATIFICACIÓN INFORME DE ACCIDENTE LABORAL.....350 €+IVA

Existe mucha variedad por lo que no existe nada básico, estudiar cada caso.

CUARTO.- Efectivamente, los daños materiales sufridos por el Volkswagen son acordes a la dinámica del accidente, una colisión por alcance a escasa velocidad, resultando el importe de reparación más caro de 379,32 €, al que se le tendría que descontar el importe de la mano de obra y el 21 % de IVA del total. De este presupuesto se comprueba como no sólo no hay daños en los elementos estructurales, como podría ser la traviesa, sino que ni siquiera fue necesario el cambio del paragolpes trasero, que no resultó deformado. Por el contrario, de lo que sí fue necesario sustituir, lo más caro resultó ser el spoiler (accesorio) del paragolpes siendo su precio base nada más que 76,64 €.

En consecuencia, con la versión de un conductor implicado en el accidente y con el anterior presupuesto de reparación, cabe deducir que la velocidad con la que se impactó no fue muy significativa, menos aún la velocidad que se llegó a transmitir al vehículo impactado tras la absorción de la energía por parte de los materiales creados para tal fin, como son precisamente los paragolpes o parachoques. No obstante, para alguien profano en la materia, como es mi caso, se ha de recurrir a las conclusiones de un experto o perito de la materia, como es **D. Pedro Caiceo Cera, autor del informe presentando por la demandada, quien resultó también sumamente convincente en su declaración judicial, concluyendo el perito que los daños materiales del vehículo de los demandantes muestran que la colisión fue inferior a 9 Km/h, y que a esa velocidad no se pueden causar las lesiones que ahora se reclaman. Además, después hay que tener en cuenta la energía absorbida (coeficiente de restitución) que disminuye la velocidad que se transmite.**

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN Nº 3 DE CHICLANA DE LA FRONTERA
PROCEDIMIENTO: JUICIO VERBAL 467/2016

JOSE L. GARZON - PROCURADOR
Tfno: 956 53 57 94 - CHICLANA

16 MAY 2018

NOTIFICADO

SENTENCIA Nº 62 /2018

lesiones reclamadas. A demás, la declaración clara, precisa y verosímil en el acto del juicio del perito Don Pedro Antonio Caiceo Cera, permitió esclarecer las dudas que el siniestro planteaba respecto a la velocidad de la colisión y la gravedad de los daños materiales de los vehículos.

LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN, CADIZ

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN Nº 2

En el acto de la Vista solo se ha practicado una prueba consistente en la ratificación y explicación por el perito del informe de biomecánica que consta en autos. El mentdo perito manifiesto de forma clara, convincente, sin titubeos, ni contradicciones que no puede existir relación de causalidad entre la colisión y las lesiones sufridas por la actora dado que no hubo transmisión de energía suficiente para ocasionar lesiones. Que ello se infiere de los daños que sufrieron los vehículos implicados, en concreto, el vehículo donde viajaban los actores sufrió daños por valor de 151, 65 euros. El otro vehículo solo sufrió deformaciones. Pero es más que el golpe fue "oblicuo" y no de frente, requiriendo en tales caso mayor impacto aun para producir lesiones a los que se hallan dentro del habitaculo. A ello se ha de añadir que el resto de la prueba practicada es integramente documental. Constando los partes de lesiones de cada uno de los denunciante que lógicamente recogen la existencia de las lesiones pero que por si solo no prueban la relación de causalidad. Junto a ello se ha de tener en cuenta un documento de gran importancia, tal cual es la sentencia dictada por el juzgado nº 1 de esta ciudad, en cuyos hechos probados, y posteriormente en los fundamentos de derecho, recoge que la colision se produjo a menos de 9 kilometros por hora. (Que nótese se dictó tras la practica de la prueba pertinente, especialmente la declaracion de las denunciante; que en esta sede no se ha podido oír.) Ello en concordancia con lo manifestado por el perito en su informe y en el acto de la Vista.

JUZGADO MIXTO NUMERO 1 DE CHICLANA DE LA FRA

contra el Volkswagen Polo (ejecutante) ocasionándole daños en el paragolpe. Manifiesta que con la observación de los distintos daños de estos dos últimos vehículos no es factible la teoría mantenida por HELVETIA, esto es, la existencia de una doble colisión.

La testifical del conductor del otro vehículo implicado, don , no se pudo practicar por su incomparecencia.

A la vista de la prueba practicada este juzgador considera que la versión que ofrece HELVETIA del accidente no se puede mantener. Ciertamente no parece razonable sostener la existencia de una leve colisión cuando se ha conseguido doblar una bola de remolque. En este sentido se manifiesta claramente el informe del Sr. Caiceo (único aportado al procedimiento). Tampoco consigue demostrar HELVETIA la tesis de la doble colisión, para ello se basa fundamentalmente en la versión ofrecida por su asegurado, y como ya he indicado su versión es endeble, claramente subjetiva y poco verosímil (recordemos que dicho conductor sostiene que la colisión fue leve a pesar de tener conocimiento de que consiguió doblar la bola de remolque). Tampoco puede

JUZGADO MIXTO NUMERO 5 DE CHICLANA DE LA FRA

En este orden de cosas y partiendo del anterior relato de hechos que resulta acreditado en virtud de las propias explicaciones de las partes y de la documental aportada a los autos, la explicación de la pericia del experto en biomecánica Sr. Caiceo Cera es ilustrativa a la par que pedagógica, al reseñar que fundado en la multitud de estudios testados y senda bibliografía que analizan el nexo causal en colisiones por alcance trasero respecto a lesiones cervicales, el nexo causal debe descartarse, pues partiendo del modelo y marca de los vehículos –masas y morfologías-, peso estimado de los conductores y daños materiales apreciados –en que ninguna pieza fue sustituida ni ninguna deformación afectante a la traviesa se produjo- y tipo de colisión, el Delta V de la conductora del vehículo colisionado –es decir el incremento de velocidad de la misma al tiempo de la colisión- estaba muy por debajo del umbral normal -9km/h- para producirse lesiones del tipo de las reclamadas; y ello aún partiendo del máximo potencial lesivo de velocidad a aplicar al tipo de colisión objeto de autos.

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN Nº 1
SAN FERNANDO
EJECUCIÓN : 739/13

NOTIFICADO 15 FEBRERO 2016
ANGELA PIZARRO

SENTENCIA

En San Fernando, a 26 de Enero de dos mil quince.

Examinada la prueba practicada, teniendo en cuenta el informe pericial de biomecánica ratificado en vista por su autor D. Pedro Caiceo Cuesta, concluyéndose de forma rotunda la imposibilidad de ocasionarse daños personales en atención a la mecánica del accidente consistente en que el vehículo de la ejecutante se encontraba detenido y el del ejecutado a una velocidad inferior a 5 kilómetros por hora, conforma consta en el parte de accidente, así como la escasa entidad de los daños, por importe de 120 euros (un simple arañazo de pintura en el del ejecutante y ninguno en el del ejecutado) y la inexistencia de deformaciones estructurales en el paragolpes o faldón trasero, la falta de mención alguna en el parte amistoso de declaración de accidente a la existencia de lesiones sufridas por los ejecutantes, y los partes médicos y forense que se basan en meras referencias (“refiere” “se queja”...) y no en datos objetivables, no se puede considerar probada la existencia de relación de causalidad entre las lesiones que se reflejan en el parte forense y el accidente objeto de autos. Como quiera que es a la parte ejecutante a quien le corresponde acreditar el nexo causal entre la acción culposa y el daño provocado, según la doctrina expuesta, se estima la oposición formulada.

SENTENCIA Nº 78/2016

Por otro lado, los daños materiales registrados en el ciclomotor y en el vehículo implicados en el siniestro abonan la conclusión anteriormente adelantada. Las fotografías obrantes en el informe elaborado por el perito D. Pedro Caiceo Cera ponen de manifiesto que el ciclomotor presentaba rotura del escudo frontal de plástico sin que se rompiera algún elemento estructural del mismo como sería la horquilla y tenía también raspaduras en la cacha derecha si bien esto último fue consecuencia del contacto del ciclomotor con el suelo al caer tras la colisión (folios 59 y 60). Por su parte, la furgoneta sufrió daños de carácter leve sin sufrir daños correspondientes a la altura del escudo frontal del ciclomotor (folios 55 a 58). En el informe de valoración de la Compañía aseguradora de la furgoneta, consta un importe de 362,22 euros sin IVA (folio 61 y 260) si bien, coincidiendo con lo manifestado por el perito Sr. Caiceo, no es posible concluir que todos los daños reparados por la aseguradora tuvieran su origen en el siniestro que nos ocupa. Así, responde plenamente a las reglas de la lógica que, como consecuencia de la colisión del ciclomotor contra la furgoneta, aquél no pudo romper los dos reflectores de la furgoneta, situados uno a la derecha y otro a la izquierda, ni pudo tampoco causar los diversos arañazos y raspaduras presentes a lo largo de todo el paragolpes trasero lo que permite afirmar que algunos de los daños reparados correspondían a siniestros anteriores. Del mismo modo, si bien fue reparada la traviesa de acero de la furgoneta, resulta evidente que no es posible que el ciclomotor que -recordemos- no tenía dañada la horquilla que sería su elemento estructural y únicamente tenía rota la carcasa de plástico ocasionara la rotura de la traviesa de acero de la furgoneta que, según señaló el perito, era de alta resistencia.

Junto a ello, no podemos pasar por alto la importante diferencia existente entre la masa de un ciclomotor como el que nos ocupa y la masa de la furgoneta de modo que difícilmente el ciclomotor pudo provocar un movimiento de aceleración en el vehículo que se encontraba detenido cuyo volumen y masa resultan muy superiores a las de aquél. En este sentido se comparte plenamente lo manifestado por el perito Sr. Caiceo en el acto del juicio al señalar que existía una desproporción de masas entre el ciclomotor y la furgoneta y que, a la vista de los daños que presentaba el ciclomotor, éste no pudo mover la furgoneta ya que ante una furgoneta de este tipo sería como si el ciclomotor impactara contra un muro indicando en su informe que “Un vehículo que no supera los 250 kg no puede transmitir energía suficiente a otro de más de una tonelada a estas velocidades. El ciclomotor rebota contra el turismo, éste se comporta como un muro ante el ciclomotor, el turismo necesita mucha mayor energía para poder variar, su trayectoria, prácticamente los ocupantes ni se percatan del impacto. El habitáculo del Fiat Dobló no sufrió un movimiento brusco como consecuencia de la colisión con el ciclomotor” (folio 66).



ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

NOTIFICA

20 SET. 2016

PEDRO
- PROCURADOR -

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA NUMERO 25 DE SEVILLA

C/Vermondo Resta s/n. Edificio Viapol Portal B Planta 1ª

Tlf.: 955 51 50 59//955 51 50 64//600 15 79 22. Fax: 955 04 34 44

NIG: 4109142C20150048928

Procedimiento: Ejecución de títulos no judiciales 1532/2015. Negociado: 2C

SEGUNDO.- No es cuestión discutida que se produjo la colisión en una vía de tres carriles para la circulación en el mismo sentido que accedía a la glorieta de San Lázaro de Sevilla. En un momento dado la demandante que conducía un turismo pierde el control del su vehículo se gira, o da trompos y se atraviesan la vía don desarrollado en la zona lateral izquierda por el camión. Así se desprende no sólo el parte amistoso sino de la declaración del testigo en el juicio, acompañante de la demandante, y de la declaración del perito señor Caiceo Cera de la entidad Optimax, que ha emitido informe pericial de investigación del accidente debidamente ratificado en el juicio.

Y entrando en estos, lo principal es que en la zona lateral trasera izquierda, lo que pone de manifiesto que el golpe se produjo desde la izquierda y no desde la derecha como se hace constar en el parte amistoso, existe un pequeño impacto que sería el punto de la leve colisión inicial que el camión dio al turismo y que precisamente es el que le hace desviarse dando un trompo, girando y atravesándose en el mismo carril, según ratifica nuevamente el testigo. Pues el perito ha declarado de forma rotunda que examinados los daños del turismo se comprueba que presenta una zona de impacto en la parte trasera y una abolladura arañazos en raspaduras que se prolongan por todo el lateral hacia la puerta delantera izquierda que entiende que se produjeron de forma continua, es decir el camión impacto y arrastró el vehículo haciéndolo girar hasta que se atravesó en la vía. Y ello fue lo que evitó del accidente fuera muchísimo más grave, pues si el vehículo hubiera estado previamente atravesado en la vía el impacto al arrollarlo el camión habría sido muchísimo más grave vista la diferencia de masas entre ambos vehículos. Y también descarta el perito de forma rotunda, tal y como ha quedado demostrado a la vista de las preguntas efectuadas por la defensa de la aseguradora y por la propia juzgadora en la vista, que el accidente pudiera producirse como pretende la entidad aseguradora, es decir siendo el turismo el que impactara al desviarse de carril levemente al camión. Pues entonces según el perito, atendiendo a las trayectorias que llevaban y a las diferencias de masas de ambos vehículos, el turismo habría resultado desplazado hacia la izquierda continuando con su trayectoria y metiéndose literalmente debajo del camión.