

## **INSEGURIDAD VIAL: ¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE?\***

A tenor de los graves y reiterados accidentes de tránsito con lamentables saldos de personas muertas y lesionadas con que comenzó el 2008 en la Argentina, nos proponemos exponer la problemática en cuestión a la luz de la trilogía o trípode de elementos que componen la tan ansiada seguridad vial (conductor-vehículo-vía), analizando el protagónico rol que desempeña cada uno de dichos factores en la realidad del tránsito y su incidencia directa en el equilibrio (seguridad) o desequilibrio (accidentes) del sistema viario. A saber:

- De las tres piezas que integran la seguridad vial la que más se ha modernizado y avanzado tecnológicamente en aras de la *prevención* es sin lugar a dudas la industria automotriz, así hoy por hoy, bien vale la expresión *automóviles inteligentes* (no obstante el Estado debe impedir la circulación de aquellos vehículos que no reúnan las condiciones de seguridad reglamentarias y que puedan causar accidentes, conf. art. 72 Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95). Pero en el examen comparativo con los otros dos componentes (conductor y carretera), la verdad es que no podemos decir que los mismos hayan acompañado el vertiginoso progreso de la maquinaria automotor, muy por el contrario, en ese sentido el parque automotor ha aumentado, incrementándose en consecuencia el índice de motorización social; además los vehículos son cada vez más veloces, y en contraste con ello, tanto los conductores (por su falta de educación y conciencia del riesgo vial), como las carreteras (por sus defectos de diseño y/o mantenimiento) no están adaptados y preparados para hacer uso y contener –respectivamente- en condiciones de seguridad vial dicha potencia (primer quiebre o falla del sistema de tránsito terrestre);

---

\* Por el Dr. Martín Diego Pirola. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: [www.martindiegopirola.com.ar](http://www.martindiegopirola.com.ar) – Artículo publicado en el diario Norte, Resistencia-Chaco, Suplemento Chaqueña, 3 de Febrero de 2008; LL Actualidad 14-02-08; y diario Época, Corrientes, Suplemento En foco, 17 de Febrero de 2008.

- En nuestro país hace tiempo se rompió lo que se denomina el *binomio del transporte*, es decir, aquella necesaria relación de coherencia que debe existir entre el avión y el aeropuerto, entre el barco y puerto, entre el tren y la vía férrea y también por supuesto entre el automóvil y la carretera. En ese sentido basta señalar que hay una notable correlación entre el sistema carretero y el grado de desarrollo socio-cultural y económico de una nación (segunda falla del sistema de tránsito terrestre). Así el Consejo Europeo de Ministros afirmó que: “Cada país tiene el número de muertos en accidentes de tránsito que está dispuesto a tolerar”. A propósito debemos señalar que en España rige el principio de *confianza en la normalidad o seguridad del tránsito*, sobre todo en autopistas y semiautopistas, que se traduce en que el conductor *confía* que durante la circulación no va a encontrarse con molestias y/o inconvenientes u obstáculos en virtud del deber de vigilancia que tiene el concesionario de peaje y que se extiende a lo largo de todo el corredor que le fuera concesionado. Por la aplicación de dicho principio se invierte la carga de la prueba, y es el demandado quien debe probar que, en el caso concreto, adoptó y agotó todas las diligencias necesarias en cuanto a mantenimiento y seguridad de la vía se trata, pero igualmente se produjo el accidente. Después de todo, y con respecto a la confianza, las carreteras argentinas lejos están de reflejar en el automovilista esa sensación de confianza real en la seguridad de la circulación (cuarta deficiencia importante del sistema de tránsito terrestre);
- En los países del primer mundo donde la seguridad vial constituye una verdadera Política de Estado enfocada a la prevención de accidentes, se tiene en cuenta como regla el diseño de *carreteras indulgentes*, es decir, de autovías que perdonen más al automovilista, que le permitan equivocarse sin que ello signifique una consecuencia fatal o lesiva de importancia para él o para terceros, ya que llegaron a la conclusión que el conductor en algún momento se va a equivocar, esto es inevitable por cierto (errar es humano), pues entonces se pusieron a trabajar en

atenuar las consecuencias que esa equivocación pueda traer aparejada. Esto no es más que la puesta en práctica del concepto de *seguridad pasiva* en la construcción de la infraestructura vial a los fines de lograr la reducción de los daños causados por descuidos o imprudencias de los usuarios de vehículos automotores;

- Se parte del aparente o confuso postulado que el 90% de los accidentes de tránsito son causados por fallas humanas (teoría conductualista), cuando en realidad un número importante de errores de los conductores y sus terribles consecuencias, son inducidos o provocados por el defectuoso diseño, construcción o mantenimiento de las calles y carreteras –o falta de señalización adecuada en su caso-, agravando además los efectos dañosos del accidente. Es decir, no se analiza el sustrato o causa real que subyace o sustenta la veracidad real del supuesto porcentaje indicado. Como dijo el científico *Albert Einstein*: *“Lo malo no es sólo que haya accidentes de tráfico, sino lo poco que sabemos de por qué se producen y lo poco que hacemos para evitarlos”*. A propósito, en materia de responsabilidad civil, nadie puede liberarse de responsabilidad si el daño fue causado por su propia culpa (nadie puede alegar su propia torpeza); mientras que en los contratos bilaterales (aquellos que generan obligaciones recíprocas para ambas partes –acreedor y deudor-) la parte incumplidora no podrá exigir a la otra que cumpla con la prestación a su cargo, si previamente no hace lo propio con la obligación asumida. Entonces nos preguntamos: *¿es justo considerar único responsable, siempre y en forma automática, al conductor por los accidentes de tránsito que le toque protagonizar?. ¿El Estado u organismo vial competente, encargado de la construcción, mantenimiento o conservación de los caminos y su adecuada señalización, no debe cumplir previamente con las obligaciones a su cargo?. ¿Así como el Estado se ocupa de velar por la seguridad personal de los ciudadanos (policía de seguridad), no debe involucrarse activamente en la seguridad vial de la circulación terrestre (policía de*

*tránsito)? ... (el ingenio popular diría: ¿qué está primero: el huevo o la gallina?);*

- Si bien hay casos de extrema gravedad (ej. picadas, conductores alcoholizados, etc.) en los que surge claramente la culpa del conductor, no podemos pretender extender su aplicación -o por lo menos ser más cuidadosos- a la generalidad de los siniestros viales, ya que ello nos lleva a generar respuestas simples y a obtener conclusiones apresuradas y desprovistas del verdadero soporte o plataforma fáctica y científica de la cuestión. Como expresó el Profesor español Luis Xumini (*Las salidas de la vía y sus muertos*, Revista Rutas, Madrid, 2007): "*en tráfico sólo sirve la verdad, porque los muertos son de verdad*";
- Mediante las llamadas *auditorias de seguridad vial* se determinan la existencia de *puntos negros, críticos o de conflicto* en las calles y carreteras, es decir, aquellos lugares de alta concentración de siniestros viales en un determinado período de tiempo, o donde es posible prever (prevención) que puedan ocurrir accidentes en forma frecuente y reiterada. Las auditorias se pueden hacer en las tres fases de la obra: durante la etapa del proyecto o diseño (para evitar el diseño de lugares conflictivos), en la construcción (para ir evaluando y corrigiendo los puntos críticos) y luego de terminada la obra vial (como una forma de contralor, seguimiento o individualización de puntos negros, si es que no se hizo en las dos etapas anteriores). Revela el Catedrático de Derecho español Miguel López-Muñiz Goñi (*La responsabilidad de la Administración en el accidente de tráfico*, comunicación al V Congreso Internacional de Derecho de Circulación celebrado en Madrid en 1963, publicada en la Revista de Derecho Español y Americano, N° 4 (abril-junio) de 1964, actualmente disponible en el sitio web de ACEX - [www.acex.ws](http://www.acex.ws)) que: "*En el planeamiento de una carretera comienza precisamente la prevención del accidente de tráfico*". El estudio que se hace es cuantitativo, porque se trata del estudio estadístico de una cierta cantidad de siniestros viales que se producen o pueden llegar a producirse en un mismo lugar y durante un tiempo determinado; y

cualitativo, porque permite extraer y catalogar determinados patrones accidentológicos como ser por ejemplo zonas del camino que provocan colisiones frontales; o inducen la salida de los rodados de la cinta asfáltica (por ejemplo aquellas curvas con peralte o inclinación invertida); o intersecciones de arterias en las ciudades que favorecen las colisiones laterales por no brindar al automovilista un buen ángulo de visibilidad y perspectiva en el cruce, entre otros. Las auditorias de seguridad vial revisten notable importancia en la tarea de prevención que debe llevar adelante la autoridad competente, y puede según el caso servirle como instrumento probatorio idóneo para atenuar su responsabilidad en juicios en que sea demandada por algún defecto en el diseño o mantenimiento de la vía, es por ello que su realización, omisión o deficiente ejecución, es pasible de generar consecuencias jurídicas favorables o desfavorables para la autoridad vial en cada caso concreto;

- El Profesor Luis Xumini elaboró una pirámide de las situaciones de riesgo en el movimiento viario, explicando que las condiciones de configuración *dinámicas (conductores, peatones y vehículos)* tan sólo pueden producir dichas situaciones cuando se mueven y en función al tiempo que duren, ambos son requisitos indispensables para producirlas, si desaparece una o la otra desaparece la capacidad de producir situaciones de riesgo; sin embargo, las condiciones de configuración que permanecen quietas –*estáticas (vía, señalización, entorno, normas, clima, objetos, vehículos detenidos, luz, etc.)*-, producen situaciones de riesgo que afectan a tantos cuerpos móviles -a tantos vehículos- como pasen por donde se encuentran y durante el tiempo que permanezcan, lo que les otorga una capacidad de producir situaciones de riesgo, y por lo tanto, de provocar accidentes, mucho mayor que las que poseen las condiciones dinámicas. En un punto negro podremos encontrarnos con incorrectas condiciones dinámicas, pero lo más frecuente es que lo sean en combinación con incorrectas condiciones estáticas o sólo con éstas, dado que ya tienen suficiente capacidad para producirlos fácilmente;

- Resulta oportuno mencionar dos casos paradigmáticos que llegados a los tribunales obligaron a la justicia a expedirse sobre la cuestión tratada, marcando nuevos rumbos en materia de prevención y seguridad vial, vislumbrándose un cambio de mentalidad en los jueces a la hora de analizar la responsabilidad de los sujetos involucrados en el accidente y su incidencia causal en el siniestro: **1)** El Tribunal Supremo de España ratificó la responsabilidad del Estado en los puntos negros de las carreteras (TS de España (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), 23-12-02). No obstante haberse demostrado el exceso de velocidad del automóvil conducido por la víctima, igualmente se hizo responsable al Estado por no haber tomado medidas preventivas de seguridad pasiva en dicho lugar que hubieran evitado o mitigado las consecuencias dañosas, a pesar de los errores o imprudencias del conductor (se trataba de una curva muy cerrada ubicada peligrosamente a la salida de una autopista y que no contaba con el guard-rail o baranda de defensa correspondiente). **2)** La Cámara Civil y Comercial de San Isidro (CCiv. y Com., Sala I, San Isidro-Buenos Aires, Argentina, 18-06-02, “*R., S. c. Di Carlos y otros s. daños y perjuicios*”) resolvió extender solidariamente la condena de más de medio millón de pesos a la empresa Autopistas del Sol (a quien se le había encargado la construcción y mantenimiento de la autovía) por el mal diseño (falta de banquina) de uno de los tramos de la autopista Panamericana, en circunstancias en que el automóvil del actor sufrió un desperfecto mecánico y, a falta de un lugar mejor, tuvo que detenerse en el primer carril de circulación de la derecha, momento luego en que otro automovilista que avanzaba en el mismo sentido no lo vio y se lo llevó por delante causándole al accionante la pérdida de sus dos piernas (para consulta en extenso de ambos fallos ingresar al sitio web [www.martindiegopirola.com.ar](http://www.martindiegopirola.com.ar) - Solapa de Jurisprudencia);
- Si bien el Estado como máxima autoridad en materia de tránsito debe incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario -tercer defecto del sistema de tránsito terrestre- (conf. art. 9

Ley N° 24.449) y asimismo, sancionar más enérgicamente a los infractores de tránsito, mediante la aplicación de multas y condenas penales ejemplares y de cumplimiento efectivo en casos de graves consecuencias, con ello solo no alcanza para la tarea de prevención (así como las estadísticas demuestran que el delito no disminuye con el sólo endurecimiento de las penas), sino que debe complementar su actividad estatal con una política urgente de construcción y mejoramiento de la red vial, dotada de todos los elementos de seguridad activa y pasiva, tendientes a tratar de evitar accidentes, o por los menos reducir sus efectos nocivos. Así menciona con acierto el Profesor Xumini (*La seguridad vial y las infraestructuras*, inédito) que: *“gestionando la seguridad y la funcionalidad de las infraestructuras, se cambia la tendencia a ser de la realidad en calles y carreteras, y ello otorga un gran poder para disminuir sensiblemente la siniestralidad, mejorando la seguridad por sus causas”*. Por ejemplo, a través de la construcción de autopistas se hacen físicamente imposibles los siniestros más graves y frecuentes: las colisiones frontales;

- Es más conveniente y legítimo socialmente para el Estado u organismo vial competente -además de evitar su responsabilidad-, cumplir preventivamente con las obligaciones a su cargo en materia de seguridad vial, que sólo limitarse a descargar toda su potestad sancionadora o represora sobre los conductores luego de ocurrido el accidente de tránsito. Debe tenerse en cuenta el siguiente circuito temporal: la seguridad vial va de la mano de la prevención y se logra mediante la implementación de medidas y dispositivos adecuados por parte del Poder Ejecutivo, mientras que cuando dichas medidas fallan, aparece la sombra de la inseguridad vial y con ello la fase represiva y la búsqueda de los sujetos responsables a cargo del Poder Judicial.

Conforme a la idea desarrollada, en atención al estudio riguroso y sistemático de las causas reales de la siniestralidad viaria, y teniendo en cuenta el contexto socio-cultural y económico en el que se encuentra nuestro país con relación a la temática analizada (escasa cultura vial de los usuarios

viales) y el impacto creciente e incontenible de los muertos y lesionados por accidentes de la circulación, estamos convencidos que debe otorgarse un papel preponderante y contributivo -en camino a la solución de la desesperante problemática- al mejoramiento de la red vial, como elemento integrante del equilibrio de la anhelada seguridad vial, mediante la construcción de verdaderas autopistas puras o cerradas, es decir, vías multicarriles sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes a la carretera (conf. art. 5 inc. b) Ley N° 24.449).

Es la única fórmula que tiene el Estado para dispensar o de alguna manera indultar los naturalmente ineludibles yerros de los conductores que aún tienen la suerte de desandar los caminos de la patria y al mismo tiempo reconstruir la confianza en el sistema carretero y los lazos dañados con la sociedad por la abundante sangre derramada de los que ya no están.-