

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN CARRETERAS CONCESIONADAS:

**evolución de la jurisprudencia argentina desde principios de los años '90
hasta nuestros días¹**

Repasaremos la evolución de las decisiones judiciales de nuestros jueces a partir del análisis de situaciones fácticas de novedad y complejidad creciente que los particulares damnificados en accidentes viales protagonizados en carreteras y autopistas concesionadas fueron demandando, y que la jurisprudencia con acertado criterio– y siguiendo el progresivo avance del derecho de daños en la protección integral de la persona perjudicada- fue reconociendo a favor de las víctimas².

1. Defecto y/o desperfecto material inherente a la carretera (roturas, montículos, baches, ondulaciones, etc.), falta de señalización o iluminación³, como consecuencia del incumplimiento de la obligación de mantenimiento o conservación de la carretera (y demás instalaciones que

¹ 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 - Texto de la ponencia defendida dentro de la Comisión: La seguridad en las rutas. Acciones en los accidentes de tránsito, en el marco del Congreso Nacional de Derechos Humanos y Derecho Privado en homenaje al Dr. Antonio Juan Rinesi realizado en el Aula Magna de la Universidad Nacional del Nordeste (Resistencia – Chaco – Argentina / 16 y 17-08-07).

² Vale la pena destacar que en esta enorme tarea han tenido especial relevancia los fallos de la Cámara Nacional en lo Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y recientemente las sentencias de la Corte Federal en los casos “*Ferreyra*” y “*Bianchi*”, sin desmerecer, por supuesto, el aporte jurisprudencial de los tribunales del interior del país.

³ CNCiv., Sala G, 07-06-95, “*Carnelli, Juan Oscar c. Nuevas Rutas S.A. s. daños y perjuicios*”, LL 1995-D-337, con nota de Juan C. Poclava Lafuente, DJ 1995-2-1109; CNCiv., Sala F, Argentina, 13-03-02, “*Romo de Rivera, Amelia S. M. A. y otro c. Concesionaria Vial Argentina Española y otro*”, LexisNexis, fascículo N° 13, 26 de Junio de 2002, JA 2002-II, págs. 62/67; CNCiv., Sala B, 31-08-04, “*López, Aldo c. Autopistas Urbanas S.A. s. daños y perjuicios*”; CNCiv., Sala D, 05-10-04, “*Rossi, Gabriel c. Autopistas del Sol S.A. s. daños y perjuicios*”; CNCiv., Sala F, 16-11-04, “*Conde, Juan Carlos y otro c. Autopistas del Sol S.A. y otro s. daños y perjuicios*”, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 31 de Diciembre de 2004, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=24098# - Para más jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver las voces *Mantenimiento o conservación del camino* y *Señalización vial*, en PIROLA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, págs. 293/359 y 623/693, respectivamente.

comprenden la zona del camino, hasta el límite geográfico de los terrenos linderos) que tiene el concesionario.

Así en el recordado caso *“Carnelli”* (fallado en el año 1995 por la Sala G de la CNCiv.), se remarcaba que *“la causa del siniestro debía radicar en algo inherente a la ruta en sí misma (mal estado del pavimento, roturas, baches, montículos, etc.) o en la falta de indicaciones o señalización, iluminación o demás elementos que ordinariamente posibilitan la normal circulación de automotores”*. También por ejemplo la Sala D de la Cámara Nacional en lo Civil en el caso *“Macchi, Horacio Martín y otro c. Gómez, Pablo Daniel s. daños y perjuicios”* (sentencia del 18-08-03)⁴, resolvió extender solidariamente la condena a la empresa concesionaria vial por los daños materiales y lesiones sufridas por los actores, las que fueron causadas por el ingreso antirreglamentario a la autopista de un vehículo en contramano en virtud de una señalización defectuosa. Afirmando la Cámara que: *“Cuando un usuario se dispone a circular por una autopista y a pagar como en el caso de autos el precio del peaje, está optando no sólo por un traslado rápido, sino que a más de eso también está eligiendo circular por un lugar seguro, siendo obligación de la empresa prestadora del servicio, garantizar que el usuario se encuentre protegido de todo riesgo ajeno a la normal circulación de vehículos”*, como es el caso de un rodado que aparece circulando en contramano por una autopista.

2. Obstáculos inertes o fijos extraños a la materialidad de la vía y que se hallen en estado sólido, líquido o gaseoso (piedras, restos de siniestros viales, manchas de aceite o combustible, arena, barro, agua acumulada, niebla, etc.)⁵, también como consecuencia del incumplimiento de la obligación de mantenimiento o conservación de la carretera que tiene el concesionario.

⁴ Ver fallo completo en www.martindiegopirola.com.ar, Solapa de Jurisprudencia.

⁵ CNCiv., Sala F, 15-05-92, *“Abba, Miguel A. y otra c. Huarte S.A. y otros s. sumario”*, LL 1992-D-194/199, con nota de Jorge Bustamante Alsina; CNCiv., Sala H, 03-08-06, *“R., G. A. c. Autopistas del Sol”*, ED 18-04-06; CNCiv., Sala I, Octubre de 2006, *“Rivero, Adrián y otro c. Autopistas del Sol S.A. y otros s. daños y perjuicios”*, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 5 de Enero de 2007, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=31547# - Para más

Y acá los fallos más relevantes fueron los que hicieron responsables al concesionario por accidentes ocasionados por sustancias autodeslizantes y por agua acumulada por las ondulaciones del pavimento que producen el efecto físico del hidroplaneo o aquaplaning del automóvil, desplazándolo fuera de la carretera. Por ejemplo el señero caso “Abba c. Huarte S.A.” (fallado en el año 1992 por la Sala F de la CNCiv.), en el que se hizo responsable al concesionario por un accidente causado por una mancha de aceite en el pavimento.

3. Defecto en el diseño o construcción de la autovía⁶

4. Obstáculos móviles extraños a la materialidad de la vía (animales sueltos)⁷

jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver la voz *Obstáculos en la circulación*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial...*, op. cit., págs. 393/412.

⁶ CCiv. y Com., Sala I, San Isidro, Buenos Aires, 18-06-02, “R., S. c. *Di Carlos y otros s. daños y perjuicios*”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/rsi1.htm; y en www.martindiegopirola.com.ar, Solapa de Jurisprudencia. La Alzada resolvió extender solidariamente la condena de más de medio millón de pesos a la empresa Autopistas del Sol S.A. 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. Constituyéndose en el primer fallo en que la concesionaria de una ruta argentina es condenada por una mala previsión de sus caminos, es decir, por un error en la génesis del proyecto vial; ya que las decisiones judiciales anteriores fundaron la condena del concesionario en la falta o defecto de mantenimiento o conservación de la carretera (mal estado del pavimento, roturas, baches, montículos, etc.) o en la falta de indicaciones o señalización, iluminación o demás elementos que ordinariamente posibilitan la normal circulación de automotores. Y como ocurre a menudo en nuestra patria, según la condena, inmediatamente después del accidente, la compañía modificó el diseño de este peligroso tramo de la Panamericana. Desde entonces, lo que era el primero de los siete carriles se convirtió en la banquina que exige la ley de tránsito provincial.

⁷ STJ Corrientes, 19-06-02, “*Díaz, Juan Ángel; Clara María Bence y María Laura Arena c. Caminos del Río Uruguay S.A. de Construcciones y Concesiones Viales y/o quienes resulten civilmente responsables s. ordinario*”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/wor/Diaz.doc; CNCiv., Sala G, Julio de 2006, “*Gregoris, Luis c. Autopistas del Sol S.A. y otro s. daños y perjuicios*”, Diario Judicial, edición on line, Buenos Aires, 13 de Octubre de 2006, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=30914#; CSJN, 21-03-06, “*Ferreyra, Víctor Daniel y Ferreyra, Ramón c. VICOV S.A. s. daños y perjuicios*”; CSJN, 28-03-06, B.1021.XL, “*Basualdo, Argentino René c. Empresa Virgen de Itatí C.O.V.S.A. (V.I.C.O.V. S.A.) y/o quien resulte propietario y/o responsable s. daños y perjuicios*”; CSJN, 07-11-06, “*Bianchi, Isabel del Carmen Pereyra de c. Buenos Aires, Provincia de y Camino del Atlántico S.A. y/o quien pueda resultar dueño y/o guardián de los animales causantes del accidente s. daños y perjuicios*”; CSJN,

En esta etapa aparece el esperado cambio de postura de la Corte Suprema Nacional en la polémica y siempre vigente temática de los accidentes causados por colisiones con animales sueltos, a través del dictado de los fallos “*Ferreira c. VICOV S.A.*” y “*Bianchi c. Camino del Atlántico S.A.*”.

ANIMALES SUELTOS EN RUTAS O AUTOPISTAS – Principios rectores

- Obligaciones de los propietarios de animales y de campos linderos a la carretera
- Responsabilidad del dueño o guardián del animal y de campos linderos a la carretera
- Obligaciones del ente concesionario vial
- **Responsabilidad del ente concesionario vial**

* Se nos ocurre que algunas de las situaciones que generarían la obligación de responder por parte del concesionario son:

- ❖ *omitir dar aviso -o hacerlo con demora- a la policía sobre la presencia de animales sueltos;*
- ❖ *permanecer indiferente frente a alguna denuncia⁸ o frente al conocimiento de la existencia de animales entorpeciendo la circulación;*

05-06-07, G.355.37.XXXVII, “*González Torres, M. E. c. Deluca, J. A. y/o Servicios Viajes S.A. s. indemnización de daños y perjuicios y daño moral*”. Para más jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver la voz *Animales sueltos*, en *Compendio jurisprudencial...*, op. cit., págs. 35/209.

⁸ **Como ocurrió en el accidente que dio lugar a los autos “*Expreso Suipacha S.A. c. Servicios Viales S.A. –Concesionaria de Rutas por peaje- Daños y perjuicios*”, en el cual a las 0:30 del día 7 de Octubre de 1991, un automóvil atropelló a un animal que cruzó la ruta; acreditándose por testigos “...que a las 23 horas del día anterior otro vehículo había chocado con otro animal de los que estaban sueltos en la banquina, y que éstos se hallaban allí, desde dos o tres horas antes del hecho, circunstancia que provocó el aviso que muchos conductores dieron a ‘Servicios Viales’ en las estaciones de peaje de Zárate y General Lagos”, haciendo ésta última caso omiso a dichos anuncios, motivando el fallo condenatorio de la Cámara Primera Civil y Comercial de San Nicolás, cuya suma transcribimos: 1.- “*Puesto que, en el caso, ha quedado demostrado que la demandada – concesionaria de rutas por peaje-, a pesar de haber sido anoticiada de la presencia de animales en el camino, no tomó las medidas acordes para suprimir semejante peligro tal como se lo imponía el contrato de concesión, cabe concluir que esta conducta negligente y transgresora de sus cargas obligacionales conlleva la responsabilidad resarcitoria por los daños que pudiesen haberse derivado; responsabilidad que debe estimarse comprendida en el ámbito extracontractual. 2.- El deber de indemnizar que pesa sobre la***

- ❖ *ahuyentar a los animales de la carretera y no custodiarlos hasta que llegue la autoridad policial;*
- ❖ *en la tarea de estar retirando a los animales de la ruta que alguno se le escape y se introduzca nuevamente en la ruta y ocasione un accidente;*
- *dejar durante varias horas animales sueltos en las banquetas de la vía concesionada⁹ **(NO SE DAN LOS REQUISITOS DE IMPREVISIBILIDAD E INEVITABILIDAD DEL CASO FORTUITO)**; etc.;*

- Obligaciones del Estado concedente
- Responsabilidad del Estado concedente

En carreteras concesionadas no hay casos que hayan hecho responsable al Estado concedente, sólo algunas consideraciones que no hacen al fondo de la cuestión en los fallos que ven en pantalla. Lo que sí se dio fueron sentencias donde se hizo responsable a la municipalidad por los accidentes ocasionados con animales sueltos dentro del ejido municipal. Como por ejemplo recientemente una sentencia de la **CSJN, Argentina, 05-06-07, “Cleland, Guillermo Federico c. Costilla, Raúl Orlando y otra”**, por la que se confirmó la sentencia del STJ de Chubut que había admitido la pretensión deducida por el actor contra la Municipalidad de Comodoro Rivadavia por resarcimiento de los daños que sufriera al embestir el vehículo en el que viajaba un equino que imprevistamente cruzó la calzada, en virtud a que se acreditó la omisión de la comuna en el cumplimiento de una ordenanza que le obligaba a la autoridad administrativa a ejercer tareas de

concesionaria de una ruta por peaje que no ha cumplido con su deber de suprimir las causas que puedan originar molestias, inconvenientes o peligrosidad para los usuarios –en el caso, la presencia de animales en el camino- es de naturaleza extracontractual y se extiende a todos los daños que deriven directamente de dicho hecho. R.C.”. (C1ªCC San Nicolás, marzo 13-3-97, ED 5-6-98). Idem “Sosa Carreño, Adrián A. y otra c. Luna, Laureano y otros”, CCiv., Com. Trab. y Familia, Cruz del Eje-Córdoba, Argentina, 20-03-00, LLC 2000-897/913, con nota de Fernando Alfredo Sagarna.

⁹ **En este último supuesto el concesionario no podría alegar la existencia de caso fortuito, porque faltan los requisitos de imprevisibilidad e inevitabilidad. Tampoco podría eludir su responsabilidad la concesionaria vial en el caso de que el siniestro se hubiera producido en cercanías de la estación de cobro de peaje a causa de la colisión con animales que se encontraban sueltos en proximidades de la casilla o puesto de peaje; zona**

vigilancia activa para evitar la presencia de animales en las calles. Todo conforme los arts. 1112 y 1074 CC.

- **ANÁLISIS DEL FALLO DE LA Corte Suprema de Justicia de la Nación.** Si bien las sentencias vinculan a las partes del juicio en que se emite, nadie puede negar la fuerza inmanente o moral que tienen los fallos de la Corte para los tribunales inferiores. CSJN, Argentina, 21-03-06, “*Ferreira, Víctor Daniel y Ferreira, Ramón c. VICOV S.A. s. daños y perjuicios*”. En dicha sentencia los votos más importantes son los de los Ministros Lorenzetti y Zaffaroni quienes sientan los siguientes criterios a tener en cuenta:

Votos:

- tres (Maqueda, Argibay y Highton de Nolasco): recurso extraordinario interpuesto por concesionaria vial es inadmisibile (art. 280 C.P.C.C.N.);
- dos (Petracchi y Fayt): adhiriendo al dictamen del Procurador Fiscal sostienen la irresponsabilidad del concesionario;
- sólo dos (Lorenzetti y Zaffaroni) que por sus propios fundamentos se manifiestan por la responsabilidad del concesionario.

Considerandos centrales:

- Relación de consumo entre concesionario y usuario (Ley 24.240);
- Prescripción de la acción: 3 años (art. 50 Ley 24.240);
- Peaje: servicio público (arts. 2 Ley 24.240 y 42 C.N.);
- **Zaffaroni:** responsabilidad contractual y **objetiva** del concesionario (incumplimiento de la obligación de seguridad de **resultado**, arts. 5, 40 Ley 24.240 y 1198 C.C.). * **Lorenzetti:** previsibilidad exigible al concesionario variará —de acuerdo a la regla del art. 902 C.C. (factor de atribución **subjetivo** – obligación de seguridad de medios)- de un caso a otro (arts. 512 y 904¹⁰ C.C.), lo cual vendrá

en donde se imponía haber extremado los recaudos en la vigilancia, y se supone que los márgenes de error son mínimos.

¹⁰ ARTÍCULO 904.- Las consecuencias mediatas son también imputables al autor del hecho, cuando las hubiere previsto, y cuando empleando la debida atención y conocimiento de la cosa, haya podido preverlas.

justificado por las circunstancias propias de cada situación, siendo notorio que no puede ser igual el tratamiento que puede requerirse al concesionario vial de una autopista urbana, que al concesionario de una ruta interurbana (**RECORDEMOS QUE EL ACCIDENTE OCURRIÓ EN EL TRAMO QUE UNE RESISTENCIA CON CORRIENTES DE INTENSO TRÁNSITO VEHICULAR**), ni idéntica la del concesionario de una carretera en zona rural, que la del concesionario de una ruta en zona desértica. **Por lo que de acuerdo a ello, la previsibilidad reclamada a la empresa concesionaria (asegurar la funcionalidad y fluidez del tránsito) aumentará cuanto mayor sea el tamaño en el diseño geométrico de la vía, lo que permite más capacidad de vehículos circulando y por supuesto mayores las velocidades que pueden desplegarse, como ocurre en las autopistas puras (conf. art. 5 inc. b) Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Nº 24.449/95¹¹) y semiautopistas o autovías (conf. art. 5 inc. s) Ley Nº 24.449/95¹²). También la previsibilidad deberá ser alta cuando se trate de vías urbanas o interurbanas, y será menor la exigencia en los casos de carreteras de doble mano de circulación y/o que circunden zonas rurales o desérticas de escasa densidad de tránsito. Dicho razonamiento no es más que la invocación solapada del principio de “confianza en la normalidad o seguridad del tráfico” que aplican los tribunales españoles sobre todo en autopistas, 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 –que forma parte de los principios propios y exclusivos del llamado derecho vial, de tránsito, derecho de tráfico o de la circulación (y que deriva del concepto objetivo de la buena fe incorporado en el art. 1198 C.C.)- se invierte la carga de la prueba, y es el demandado quien debe probar que, en el caso concreto, adoptó y agotó**

¹¹ El art. 5 inc. b) define a la autopista como: “una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes”.

todas las diligencias necesarias en cuanto a mantenimiento y seguridad de la vía se trata, pero igualmente se produjo el accidente. Decía Marienhoff desde su concepción de administrativista y hablando del poder de policía del Estado que “tratándose de una carretera que une y atraviesa poblaciones separadas entre sí por extensas zonas rurales, el poder de policía –la vigilancia sobre tales carreteras- es más intenso en la parte en que las mismas atraviesan las respectivas zonas urbanas, y menos intenso en las partes en que tales carreteras atraviesan zonas rurales, ‘descampados’, donde el silencio y la ausencia de mayor movimiento justifican que la vigilancia del Estado en estas secciones de las carreteras sea más atenuada, menos intensa, mientras que debe ser rigurosa en las secciones en que la carretera atraviesa la zona urbana de las respectivas poblaciones”. Lo que ocurre que en el caso de animales sueltos en rutas ocurre a la inversa, ya que los animales se encuentran en aquellos caminos que justamente por circundar zonas rurales descampadas -preferidas por los animales-, ofrecen un mayor riesgo –debido a que el mismo silencio y el poco tránsito relajan al automovilista- que las rutas que atraviesan plantas urbanas, donde es poco frecuente la existencia de animales sueltos;

- Accidentes ocurridos con animales sueltos en rutas concesionadas no constituye evento imprevisible para el concesionario (**no es caso fortuito**);
- Deber de **información al usuario (conf. arts. 42 C.N. y 4 Ley 24.240)** no puede ser cumplido con un cartel fijo = estatismo (ES DECIR, QUE LA ACTITUD DEL CONCESIONARIO DEJE DE SER PASIVA Y ESTÁTICA, PASANDO A SER MÁS DINÁMICA Y ACTIVA. Es decir, con la señalización únicamente no alcanza, ya que con la misma por sí sola no alcanza para eliminar o reducir el riesgo que se quiere prevenir o señalar. Además en muchas ocasiones la información es incompleta ya que no se consigna un número teléfono de urgencia donde el usuario

¹² El art. 5 inc. s) define a la semiautopista como: “*un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril*”.

pueda dar aviso en forma oportuna al concesionario o a la autoridad policial más cercana);

- Invocación de una **costumbre (PASE DE CUENTAS PARA LA CORTE ANTERIOR QUE VENÍA DICIENDO QUE EL CONCESIONARIO NO ERA RESPONSABLE YA QUE EL ESTADO CONCEDENTE NO LE HABÍA CONCEDIDO EL PODER DE POLICIA RESPECTO DE LOS ANIMALES SUELTOS)**, sin brindar servicios complementarios relativos a la seguridad, es contraria a esa expectativa legítima, así como violatoria del claro mandato de seguridad mencionado (**art. 42 C.N. que habla de la protección de la salud y seguridad de los usuarios y de la calidad y eficiencia de los servicios públicos**);
- Puede coexistir la responsabilidad del dueño o guardián del animal (art. 1124 C.C.) con la del concesionario vial (arts. 512, 902 y 1198 C.C.).

• **CSJN, Argentina, 07-11-06, “Bianchi, Isabel del Carmen Pereyra de c. Buenos Aires, Provincia de y Camino del Atlántico S.A. y/o quien pueda resultar dueño y/o guardián de los animales causantes del accidente s. daños y perjuicios”**

Votos: unanimidad con disidencia parcial

- cinco (Highton de Nolasco –según su voto-, Fayt –se pliega al voto de la mayoría por lo que en cierta medida modifica su postura anterior-, Maqueda, Zaffaroni –según su voto- y Lorenzetti): responsabilidad del concesionario por deficiente vigilancia de la vía (presencia de animales sueltos);
- dos (Petracchi y Argibay): responsabilidad del concesionario por incumplimiento de obligación de señalización preventiva.

Considerandos centrales:

- Provincia de Bs. As. no es responsable por no ser propietaria o guardián del animal (art. 1124 C.C.);
- Relación contractual entre concesionario y usuario (arts. 1137 y 3 C.C.);

- Prescripción de la acción: 10 años (art. 4023 C.C.);
- Concesionario asume una obligación principal o típica de hacer (art. 625 C.C.) y una obligación de seguridad (art. 1198 C.C.);
- Previsibilidad exigible al concesionario variará —de acuerdo a la regla del art. 902 C.C. (factor de atribución **subjetivo** – obligación de seguridad de medios)- de un caso a otro (arts. 512 y 904 C.C.);
- Accidentes ocurridos con animales sueltos en rutas concesionadas no constituye evento imprevisible para el concesionario (**no es caso fortuito**);
- Concesionario está en mejor posición para recolectar información sobre animales sueltos y sus riesgos (**teoría de las cargas probatorias dinámicas**);
- Distingue entre carga de **autoinformación** del concesionario (patrullaje y retiro de animales de zona del camino) y deber de **información** al usuario (señalización y notificación concreta);
- Puede coexistir la responsabilidad del dueño o guardián del animal (art. 1124 C.C.) con la del concesionario vial (arts. 512, 902 y 1198 C.C.);
- Se advierte que campea la idea de “riesgo provecho” del concesionario, ya que el considerando 8º del voto de Zaffaroni reza: *“Que, en consonancia con el riesgo asumido y la actuación que le es propia, cabe atribuirle la responsabilidad directa y personal (se refiere al concesionario) por las consecuencias derivadas del cumplimiento del contrato celebrado con el usuario, no empece a que en su ejecución pudiesen presentarse ciertos obstáculos, en la medida que, como contrapartida, le asiste el derecho a los beneficios económicos derivados de aquella explotación”*.
- Petracchi y Arbigay: responsabilidad extracontractual y subjetiva del concesionario (art. 902 C.C.) por omisión de la obligación de señalización vial. (**ES UN RETROCESO EN ABIERTA CONTRADICCIÓN CON LOS ARGUMENTOS CENTRALES QUE**

UTILIZAN LOS RESTANTES 5 MINISTROS PARA ATRIBUIR RESPONSABILIDAD AL CONCESIONARIO)

5. Hechos vandálicos (objetos arrojados desde terrenos linderos a la carretera)¹³

6.- Y vamos a agregar una última etapa que llamamos: Amparo vial concesional o amparo en el ámbito de las concesiones viales

Acá citamos dos acciones de amparo: * El Juez Federal de Junín hizo lugar a la acción de amparo promovida por un vecino, condenando a Nuevas Rutas S.A. a adoptar las medidas de seguridad vial necesarias (señalización, iluminación, colocación de semáforos de corte, construcción de dársenas, etc.) que terminen con los innumerables accidentes de tránsito ocurridos en los cinco cruces peligrosos que presenta la Ruta Nacional Nro. 7 al atravesar la citada ciudad bonaerense. **(JFed., Junín-Buenos Aires, Argentina, 19-11-98, “Meza, Jorge A. c. Nuevas Rutas S.A. s. acción de amparo”, JA 2001-II-193/199, con nota de Carlos Alberto Gheresi).**

Hechos: El Dr. Jorge Alfredo Meza interpuso una acción de amparo (art. 43 de la CN y art. 20 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires) contra la

¹³ CNCiv., Sala L, Setiembre de 2006, “Goitía, Martín Damián c. Covimet S.A. y otros s. daños y perjuicios (Accidente de Tránsito con Lesiones o Muerte)” (Ver fallo completo en www.martindiegopirota.com.ar, Solapa de Jurisprudencia). Aquí se imputó responsabilidad civil a la empresa concesionaria vial por las lesiones sufridas por el actor quien viajaba como acompañante en un rodado particular, a consecuencia de haber impactado en su rostro una piedra del tamaño de “dos puños superpuestos”, que fuera arrojada por personas no individualizadas desde un asentamiento habitacional lindero a la autopista, acreditándose que el alambrado perimetral que impide que tanto personas como animales atraviesen la autopista, no existía a la altura del lugar donde el damnificado sufrió el impacto. Habiendo los magistrados fundado el decisorio en los antecedentes contractuales (Contrato de Concesión celebrado entre el Estado y el concesionario) que puntualmente indican que, “*el concesionario realizará a su costo el servicio normal de vigilancia de la seguridad vial, que garantice que en todo momento puede circularse con comodidad y facilitará la labor de la Policía Federal mediante el mantenimiento de la colaboración necesaria*”, agregándose que, “*de allí que entiendo que si bien el poder de policía no fue desprendido completamente del Estado, a través de la Policía Federal Argentina, y el concesionario no asume la obligación de prevención y represión de los posibles delitos, lo cierto es que sí se encuentra en cabeza de éste último facilitar la labor de la Policía Federal Argentina, manteniendo en todo momento la colaboración necesaria, situación que no encuentro configurada en autos*”.

empresa Nuevas Rutas S.A., concesionaria del corredor Laboulaye-Luján de la Ruta Nacional Nº 7, que a la altura de la Ciudad de Junín-Bs. As. presenta cinco cruces peligrosos, en los que han ocurrido innumerables accidentes que han producido la muerte, lesiones y daños patrimoniales a los usuarios de la ruta y a los habitantes de la Ciudad de Junín que han debido efectivizar el cruce de la misma en alguno de dichos cruces. Según el actor, la medida halla su fundamento en la protección del patrimonio, la vida y la salud de: a.- del peticionante a título personal (arts. 1197 y 1198 CC; art. 5 y ccdtes. de la ley 24.240 de protección al consumidor); b.- los habitantes de la Ciudad de Junín en general (art. 42 de la CN, art. 30 inc. 8 y 38 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires); c.- de las restantes personas que transitan por la ruta nacional nº 7, en el radio aledaño a la citada ciudad (art. 42 de la CN). Asimismo, el demandante señala que la empresa concesionaria ha omitido la adopción de las más elementales medidas de seguridad vial en las encrucijadas indicadas, generando vicios de construcción (los sucesivos cruces son a nivel y sin la existencia de rotonda alguna), señalización (no existen los indicadores verticales y horizontales necesarios) e iluminación (no existe iluminación alguna en las intersecciones); por lo que solicita: a.- colocación inmediata de semáforos de corte; b.- construcción de las dársenas correspondientes en cada uno de los cinco cruces; c.- inmediata puesta en funcionamiento de los artefactos de iluminación ya existentes; d.- colocación de indicadores horizontales sobre ambas manos de circulación.

Fundamentos: “Corresponde al concesionario instrumentar razonables prevenciones para que las normas de seguridad en el tránsito sean cumplidas, sea por la instalación de servicios automáticos de videos y fotos para la detección de infracciones, sea contratando sistema de seguridad públicos o privados de control, o ambas cosas. La inacción constituye un defectuoso cumplimiento de sus obligaciones que debe generar responsabilidad, si existe causalidad directa o concurrente de tales infracciones que generan un accidente en la ruta dada en concesión: la víctima que maneja correctamente tiene derecho a que el concesionario haga lo razonable para que exista una igual conducta de los demás usuarios. **La importancia del valor en juego, que más que la responsabilidad**

civil ulterior es *la prevención de la pérdida de la vida humana*. Justifica que esta carga recaiga en el concesionario además, desde luego, del conductor que maneja culposamente”.

Condena: I.- “Desde esta perspectiva, ordénase a la razón social “Nuevas Rutas”, concesionaria del corredor vial de la Ruta Nacional nº 7, a realizar las obras que infra se detallan, comenzándolas a partir del día 1º de agosto del año 1999, debiendo finalizarse en el término de dos años del comienzo de su iniciación. II.- Disponiendo que en caso de incumplimiento del mandato judicial ordenado, se impondrán sanciones conminatorias en concepto de astreintes, por cada día de retraso, a razón de la suma de pesos Treinta Mil (\$ 30.000.-) (art. 37 del Cód. Procesal; art. 666 bis del Cód. Civil)”.

* La Cámara en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad de Buenos Aires, en un fallo unánime, confirmó la sentencia dictada por el Juez Fabio Treacy (a cargo del Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario Nº 3), en marzo de este año, en la que se hizo lugar a una acción de amparo promovida por un vecino de la Autopista 25 de Mayo, invocando violación al derecho a la salud, a un ambiente sano y a la calidad de vida, en los términos del art. 2618 del C.C. que habla del exceso en la normal tolerancia entre vecinos como factor de atribución objetivo de responsabilidad, condenando a Autopistas Urbanas SA. (AUSA) y al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para que adopten las medidas necesarias para lograr una sustancial reducción de la contaminación sonora proveniente de la Autopista 25 de Mayo, mediante la instalación de pantallas acústicas **(CCAyT, Sala I, Buenos Aires, Argentina, Octubre de 2003, “Barragán, José Pedro c. GCBA y otros s. amparo (art. 14 CCABA)”¹⁴**.

¹⁴ También recuerdo que hace unos años y en virtud de una acción de amparo interpuesta por una ONG, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires fue obligado a retirar un sinnúmero de carteles publicitarios colocados a la vera de la Av. Lugones que ocasionaban distracciones en los conductores por el llamado fenómeno de la contaminación visual.

Después de haber analizado con detenimiento la evolución pretoriana comentada, no tenemos más que manifestar nuestra conformidad y palabras de elogio hacia las decisiones señeras, contundentes, razonables, disuasorias y comprometidas con los valores supremos en juego (vida e integridad física de la persona) de nuestros jueces, las que marcan pautas claras a seguir con un fuerte contenido en materia de prevención y seguridad vial en las vías de circulación –en buena sintonía con la comunidad internacional que, mediante la Resolución N° 60/05 de la Organización de las Naciones Unidas, instituye la “Semana Mundial para la Seguridad Vial” del 23 al 29 de Abril de 2007, y con las autoridades nacionales que a través del Poder Ejecutivo declaran al año en curso como “Año de la Seguridad Vial” en la República Argentina-, referida a la controvertida y siempre vigente temática de la responsabilidad civil de los concesionarios viales, dejando atrás los insensibles, desactualizados y costumbristas argumentos de antiguas decisiones, y al mismo tiempo exhortando a los entes viales a salir de su pasividad y retomar las obligaciones a su cargo con responsabilidad, profesionalidad, eficiencia y el dinamismo que la actividad impone, implementando oportunas acciones que contribuyan a organizar el tránsito vehicular y que tendrá como efecto directo lograr que el usuario de la vía recupere la confianza perdida en el sistema de peaje -como esquema de financiamiento vial- y en la circulación segura por los caminos concesionados, contribuyendo de esa forma a reducir la verdadera *“endemia social oculta”* que representan los accidentes de tráfico, que nos aqueja y persigue de generación en generación.