

LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS DE PEAJE Y LOS DEBERES DE COLABORACION DE LOS USUARIOS DE CARRETERAS CONCESIONADAS¹

Si bien en artículos anteriores nos hemos ocupado de la enumeración y detalle de las obligaciones que tienen a su cargo las empresas concesionarias de rutas bajo el sistema de tarifa o peaje en nuestro país, sobre todo en casos puntuales como la señalización vial; queremos hoy profundizar sobre las diferencias existentes –tanto en lo conceptual como en la faz práctica- entre algunas de las obligaciones que pesan sobre los concesionarios de peaje y los deberes de colaboración o cooperación que prestan los usuarios viales. Como asimismo, la errónea interpretación que los concesionarios pretenden dar a dichos deberes de colaboración.

En oportunidad de desandar los caminos de nuestra patria, concedidos a empresas privadas a principios de 1990, con motivo de nuestro trabajo de investigación y también como usuarios comunes atentos y esperanzados con los cambios que se operarían con la nueva forma de financiamiento del sistema carretero argentino, hemos notado que progresivamente han ido proliferando los carteles y/o avisos indicadores en los que se **obliga** a los automovilistas a informar inmediatamente al concesionario de peaje de cualquier anomalía que haya ocurrido, ocurra o esté por ocurrir en la zona de la ruta, y que pueda traer aparejado riesgos y/o inconvenientes en la circulación vehicular; como por ejemplo, animales sueltos –vivos y/o muertos-; obstáculos varios que por su magnitud y/o natural peligrosidad obstruyan o hagan dificultoso el paso por la carretera y que son capaces de ocasionar daños a los usuarios, tales como piedras, árboles, vehículos detenidos en la calzada, objetos arrojados por otros conductores y/o caídos a la calzada involuntariamente –piénsese en los vehículos de carga pesada (troncos, animales, etc.)-; desperfectos en la cinta asfáltica y/o banquetas (baches, ondulaciones, etc.); pretendiéndose de esa

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 – Artículo publicado en el diario El Diario, Resistencia-Chaco, 31 de Diciembre de 2000; y Portal de Seguridad Vial, Edición on line (Estudios especiales).

manera subliminalmente trasladar sobre las espaldas del usuario obligaciones que legalmente no le corresponden, y que por el contrario, sí está obligado a cumplir por imperio de la ley el ente concesionario; actuando en todos los casos el usuario vial como **mero colaborador** en la tarea del concesionario; ayuda o cooperación que **debe** prestar todo conductor, no por orden de la normativa jurídica ni del concesionario, sino en todo caso movido por el natural **deber moral**, conducta cívica y espíritu de solidaridad hacia los demás usuarios que transitan la autovía.

Creemos que a través del **lenguaje imperativo** con que están escritos dichos carteles indicadores, el concesionario de peaje pretende **deslindar, excusar o limitar su responsabilidad** en algunas de las situaciones fácticas señaladas, que bien sabe debe solucionar él mismo con eficiencia y celeridad. A no ser que se argumente que la utilización del lenguaje citado tiene sólo una finalidad educativa para fomentar u **“obligar”** a formar en el usuario **conciencia moral y conducta vial de colaboración**. Si ésta última es la verdadera intención, hacemos plausible la idea; pero no compartimos, reiteremos, el **carácter coactivo** que la empresa concesionaria desea otorgar o hacer jugar en la práctica a la redacción de los citados carteles, y por más que el usuario en un caso concreto no haya informado a ésta, de alguna circunstancia irregular y/o peligrosa para el tránsito vehicular, en el caso de haber ocurrido un accidente en virtud de haber incumplido -o cumplido en forma deficiente o tardía- las obligaciones asumidas por la empresa privada en el contrato de concesión y demás instrumentos legales que lo integran.

Así como los concesionarios viales rehúsan asumir obligaciones que no fueron previamente estipuladas en el contrato de concesión, de igual manera, no se puede exigir al usuario el cumplimiento de obligaciones que no están a su cargo.

En este sentido, y con respecto a las señales preventivas, “en un trabajo preparado por el ingeniero Mario J. Leiderman, presentado en un seminario sobre peajes realizado por ESEADE en 1991, con el título **‘La seguridad en el tránsito’**, se menciona que: ‘La colocación de señales preventivas de ‘camino resbaladizo’ es cada vez más frecuente en nuestros caminos. Este es un

método típico de transferencia de responsabilidad ya que el mejoramiento de la calzada para que el pavimento no sea resbaladizo le compete al organismo vial. La colocación de esa señal en particular implica que al usuario se lo deja librado a su suerte y si llegase a sufrir un accidente por estar el pavimento resbaladizo sería únicamente suya la responsabilidad, y no del organismo vial. Nuestra inventiva argentina llega a desbordar todas las normas establecidas en los Manuales de Señalamiento Vial al haber implementado señales que fijan, por ejemplo, la circulación del tránsito a baja velocidad por la existencia de baches más adelante. Este es otro caso típico de transferencia de responsabilidad”². Y agregamos nosotros, “sería como decirle al usuario baje la velocidad, porque si no lo hace, su auto toma contacto con un bache y sufre daños, usted es el único responsable; **con lo que pareciera ser que se desvirtúa la finalidad preventiva que cumplen las señales viales, que de advertir a los automovilistas sobre una situación de peligro, pasan a advertirles su eventual responsabilidad**”³.

Debemos recordar que ya en una situación similar generada por los carteles que ubicados en los edificios de propiedad horizontal advertían que el consorcio no se hacía responsable por los eventuales daños que pudieran sufrir las personas como consecuencia del uso de escaleras mecánicas y/o ascensores; nuestros jueces han fallado felizmente en reiteradas oportunidades sentenciando la **nulidad** de dicha advertencia, ya que la consideraban -a la luz del Código Civil- como cláusula eximente o limitativa de responsabilidad, es decir, como una forma de no responsabilizarse de antemano por los daños que causaran a terceros los elementos mecánicos indicados. Lo mismo ocurre con el contrato de garaje, en el que la jurisprudencia sentó el principio de que la existencia del *ticket* o de un cartel con una pretendida cláusula de irresponsabilidad carece de relevancia y cede en eficacia cuando se ha probado el incumplimiento imputable al propietario y/o guardián de la playa de estacionamiento. De lo que se deduce que las inscripciones con las que están

² BENEGAS LYNCH (h), Alberto y KRAUSE, Martín, *Proyectos para una sociedad abierta*, vol. II, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993, pág. 12; conf. PIROTA, Martín Diego, *Responsabilidad por daños derivados del peaje*, Ed. de Belgrano, Buenos Aires, 1999, pág. 120.

³ PIROTA, Martín Diego, op. cit., pág. 120.

escritos dichos carteles carecen validez para el derecho, y no podrán ser utilizadas en juicio por quien las coloca como defensa viable de irresponsabilidad.

En definitiva, y como ya lo manifestáramos en nuestro primer trabajo editorial, **“consideramos que los carteles en cuestión contienen cláusulas encubiertas de exoneración de responsabilidad del concesionario, ya que el mismo podría alegar que no pudo cumplir con su obligación, debido a que ningún usuario le dio aviso de irregularidad alguna”**⁴. Atento a ello, dejamos sentado que rechazamos toda traslación encubierta del ente concesionario al usuario vial, de obligaciones y responsabilidades que **jurigenéticamente** (de origen legal) pesan sobre el primero. Aunque también aprovechamos la oportunidad para exhortar y alentar a los usuarios viales a prestar **voluntariamente** su ayuda, y contribuir a la seguridad de las carreteras argentinas.

Si bien todos en nuestro carácter de usuarios viales debemos **colaborar**, de eso no tenemos dudas; no es menos cierto que, la forma de hacerlo que tiene la empresa concesionaria de peaje es cumpliendo con las **obligaciones** previamente asumidas. Y precisamente éste es el mensaje que pretendemos sea re-pensado por los concesionarios y usuarios viales. Que así sea.-

⁴ PIROTA, Martín Diego, op. cit., pág. 171.