

**SEÑALES DE TRANSITO: OBLIGACIONES DEL ESTADO, DE LOS
CONCESIONARIOS DE PEAJE Y DE LOS USUARIOS DE CARRETERAS
CONCESIONADAS***

Hoy vamos a enumerar y detallar las obligaciones -que nacen de las leyes, decretos del Poder Ejecutivo Nacional, resoluciones ministeriales, contratos de concesión, pliegos de bases y condiciones generales y particulares de contratación y reglamento de explotación-, que tienen a su cargo tanto el Estado, como las empresas concesionarias de rutas bajo el sistema de tarifa o peaje y los usuarios de carreteras concesionadas en todo lo que hace a la señalización vial en las rutas de nuestro país.

Primeramente debemos aclarar que, lógicamente no por el hecho de que un usuario de un corredor vial concesionado haya sufrido daños como consecuencia de un accidente, -en el que él solo fue protagonista- en algún tramo de la ruta donde la señalización o iluminación es escasa, insuficiente o ha sido colocada en forma incorrecta, vamos a hacer responsables a ultranzas y en forma automática al Estado y/o al concesionario de peaje; por el contrario, debemos analizar minuciosamente la mecánica del accidente en el plano de la relación causal, a los efectos de determinar si esa falta o defecto de señalización, o su incorrecta colocación, fue la causa adecuada del daño (accidente) padecido por el usuario, y asimismo verificar si a éste último le cabe algún grado de responsabilidad en el evento.

Atento a ello, hay que distinguir por un lado, los casos de incumplimiento total o parcial, o cumplimiento irregular o tardío de dichas obligaciones por parte del Estado o del concesionario, y que pueden originar la responsabilidad civil de los mismos frente al usuario damnificado; y por el otro, aquellos accidentes que se producen a causa de la inobservancia (negligencia o imprudencia) de las señales de tránsito por parte de los automovilistas.

* 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, 20 de Diciembre de 1999 y 10 de Enero de 2000; diario Norte, Resistencia-Chaco, 19 de Marzo de 2000; y Revista Mensajes, Buenos Aires, Año V N° 57, Diciembre de 2000.

Según las situaciones de ocurrencia real; se impone diferenciar los daños causados por falta, deterioro o inutilización de carteles indicadores (sean verticales, laterales o aéreos) que alerten sobre la presencia frecuente de animales en una determinada zona; la proximidad de un puente angosto, curva, rotonda, paso ferroviario u obstáculo cualquiera, etc.; y los daños padecidos como consecuencia de la falta o defectuosa demarcación de la ruta (señalamiento horizontal), o de los elementos de balizamiento necesarios en los casos de suspensión de la circulación vehicular, etc.; circunstancias estas que de ninguna manera agotan los supuestos fácticos que pueden ocurrir, pero que de haber sido indicadas, previniendo a los automovilistas, pueden evitar accidentes. Respecto de las señales indicativas de curvas en la carretera, se ha señalado que en nuestro país las mismas son colocadas a una distancia de 30 ó 35 metros antes, mientras que en otros países dichas señales son ubicadas entre 60 y 90 metros previos al giro. El lector puede sacar sus conclusiones de cual de las dos formas indicadas cumple satisfactoriamente con la finalidad de advertir dicho cambio de dirección del camino.

Hechas estas consideraciones previas, vamos a entrar a analizar las obligaciones de los sujetos mencionados y su fuente legal. Asimismo, sus eventuales responsabilidades.

a.- Obligaciones del concesionario de peaje

Según lo normado en el artículo 33 del Reglamento de Explotación es obligación del concesionario instalar y mantener en perfectas condiciones las señales que posibiliten el mejor tránsito de vehículos por la ruta.

Enseñan Mosset Iturraspe y Rosatti que, “una buena señalización (es decir, una señalización eficaz) se logra a través de: *Claridad*, en el doble aspecto de ‘fácil comprensión intelectual’ y ‘fácil visualización’. *Sencillez*, en la formulación del mensaje por el empleo de signos convencionales. *Uniformidad*, en el tipo y características de la señal, como así también en su ubicación y frecuencia”.

También, el artículo 15 del reglamento de referencia, y el Punto 15 del Título III del Pliego de Condiciones Particulares para la Concesión de

Obras Viales obligan al concesionario a colocar señalizaciones de emergencia y preventivas en los casos de interrupción de la circulación o advirtiendo los lugares de peligro para el tránsito vehicular, respectivamente.

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’. **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.**

A nuestro juicio, lo que quiere poner de manifiesto el Ingeniero Leiderman, es que muchas veces los carteles indicadores son utilizados por los concesionarios como objetos (*escudos*) que -según ellos- les permiten deslindar o excusar su responsabilidad en situaciones que las mismas empresas viales deben solucionar con celeridad (como por ejemplo un bache que no es rellenado a tiempo), produciendo asimismo una desnaturalización de la obligación de mantenimiento (rellenar el bache prontamente) que pesa sobre ellas.

Lo que hay que dejar bien en claro es que, en determinados casos (por ejemplo señales que advierten algún defecto o irregularidad del camino), la señalización, además de cumplir con su finalidad preventiva, es y debe ser temporaria, es decir, señalar o advertir ese defecto sólo y únicamente por un tiempo limitado, al igual que la señalización de emergencia, ya que de lo contrario el perfecto cumplimiento de la obligación de señalamiento por parte del concesionario, le serviría a éste como excusa o justificación para incumplir o cumplir tardíamente la obligación de mantenimiento.

Asimismo, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94 reglamentada por decreto N° 779/95, hace referencia al *Sistema Uniforme de Señalamiento Vial* (que es confeccionado por la Dirección Nacional de Vialidad) en su artículo 23, haciendo responsables de su instalación y mantenimiento a los organismos con facultades sobre la vía pública, que son los concesionarios viales.

b.- Obligaciones del Estado

Con respecto al Estado, sabido es que el mismo representado por la Dirección Nacional de Vialidad, que funciona como Órgano de Control de las Concesiones Viales, debe fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, en este caso la señalización e iluminación de la carretera, aunque el Punto 16.5. del Título III del PCP establezca en su parte final que: *"...EL CONCEDENTE queda eximido de toda responsabilidad en caso de accidentes originados en deficiencias de los desvíos o de su señalamiento"*.

Consideramos nula dicha cláusula, primero porque el Estado -en nuestro caso representado por el Órgano de Control, constituido por funcionarios de la D.N.V.- no puede eximirse de responsabilidad en aquellas actividades que le competen, por ejemplo la confección del *Sistema Uniforme de Señalamiento Vial* que es obligación de la D.N.V.; y segundo porque el mismo Pliego de Condiciones Particulares para la Concesión de Obras Viales en su Punto 11.i) referido al señalamiento y seguridad, dota al CONCEDENTE (Estado) de las siguientes facultades: autorizar la pintura y limpieza de los carteles; aprobar las modificaciones o mejoras de las señales, etc.. De lo que se advierte que en el tema del señalamiento existe un fuerte control por parte del Estado, a través de

la D.N.V.; por lo que, como dice el autor Carlos Tabasso, "...tratándose de una materia de seguridad colectiva estricta –como es el tránsito-, que como tal, compete *originaria y exclusivamente* al Estado, éste es igualmente responsable"... , por la falta de aprobación de dicha materia tan importante y vital para garantizar la comunicación humana y el buen destino de los usuarios.

c.- Obligaciones de los usuarios

El primer deber de todo automovilista es conocer el significado de las señales de tránsito, para una vez aprendido el sentido o la finalidad de cada señal, poder –como bien expresa Carlos Tabasso- ***“aplicar integral atención al acto conductivo”***; en otras palabras, conducir con todos sus sentidos en alerta ante cualquier señal indicativa de alguna contingencia del tránsito, a la que está obligado a respetar y cumplir por imperio de la ley.

Así el artículo 36 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94, ordena que ***“en la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad”***. Aunque como también reza el art. 22 de la citada normativa: ***“Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial”***, que como comentamos precedentemente es confeccionado por la D.N.V.

Asimismo, es obligación de todo conductor que voluntaria o involuntariamente (por razones de fuerza mayor o caso fortuito) crea un obstáculo para la circulación, -como por ejemplo verse obligado a detener su vehículo en la cinta asfáltica por algún desperfecto mecánico- señalar adecuadamente dicha circunstancia anormal y peligrosa para terceros.

Armonizando lo dicho hasta aquí, decimos que no nos quedan dudas de la responsabilidad del concesionario y/o del Estado –salvo culpa del usuario- en aquellos casos de daños sufridos por usuarios como consecuencia de la falta o irregular señalización o iluminación de la carretera, porque consideramos causa del accidente a ese vicio, anormalidad o defecto de la ruta, que al ser algo inherente a la misma, la convierte en una cosa en la que el riesgo de daño para el usuario es

potencial, latente e intenso. En definitiva el hecho de que no haya un cartel indicador o que falte luz en lugares apropiados constituye un factor que aumenta o repotencia el peligro de daño.

En el tema de la señalización ensayan López Muñiz y Goñi, **“hay que huir de los dos extremos: un exceso o una ausencia de señales”**, ya que **“el exceso de señalización distrae al conductor”**, mientras que la ausencia de señales pone en grave riesgo su vida.

Es importante lograr que, por una parte, tanto el Estado como la empresa concesionaria de peaje reflexionen que cumpliendo en debida forma las respectivas obligaciones que a cada uno les competen en cuanto a señalización se trata, están asimismo contribuyendo a brindar seguridad al tránsito, velando por el resguardo del deber de información al usuario, elevado a la categoría de obligación fundamental en el art. 42 de nuestra Carta Magna; mientras que por la otra parte, hacer que cada usuario tome conciencia que observando y respetando fielmente las señales de tránsito, está cuidando no solamente su vida sino también la de los demás, logrando con su conducta un contagioso pero sano efecto ejemplificador y multiplicador de buenas conductas; cooperando al ordenamiento y fluidez del tránsito lo que repercute positivamente en una mayor armonía en la convivencia social; y de paso – como si fuera poco- está dando cumplimiento a las leyes que regulan el tránsito vehicular.

Esperemos que lo propuesto no sea una utópica expresión de buenos deseos.....