

La responsabilidad civil por accidentes de tránsito en autopistas y corredores viales: **repaso y estado actual de la cuestión¹**

El presente trabajo constituye un nuevo desafío para seguir profundizando en una temática sobre la que se ha debatido mucho y más aún desde que el Estado Nacional - echando manos del sistema de concesiones²- resolvió delegar a empresas privadas (concesionario) la gestión de construcción, conservación o manutención de carreteras, estando facultado éste último a cobrar una tarifa a los usuarios del sistema en concepto de peaje en virtud de la delegación del poder de imperio tributario que le hace el Estado concedente.

Se impone destacar como pauta orientadora que los principios que regulan la responsabilidad civil del Estado (Nacional, Provincial o Municipal) o del concesionario vial en los casos de daños sufridos por los usuarios viales (conductores, personas transportadas o peatones) al momento de transitar por una vía de circulación de manutención estatal (libre de peaje) o concesionada, no difieren de los principios generales que rigen la responsabilidad civil en general para los particulares, con algunas características propias apuntadas por la jurisprudencia³.

Entonces, en principio, ante la ocurrencia de un evento dañoso en adecuada relación de causalidad con la acción u omisión antijurídica –en el caso incumplimiento por parte del Estado (en el ámbito específico de su competencia funcional y jurisdicción

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirota.com.ar - Revista de *Responsabilidad Civil y Seguros*, LL sección Doctrina Esencial, Año XIV, N° 6, Junio de 2012, págs. 25/29.

² Reguladas en este caso por la Ley de Concesiones de Obras Públicas con cobro de tarifas o peaje N° 17.520/67 y modificatorias introducidas por las leyes N° 21.691/77 y 23.696/89 de Emergencia Administrativa y Reestructuración del Estado y su decreto reglamentario N° 1.105/89. Integrándose el plexo normativo por los decretos reglamentarios y resoluciones ministeriales dictadas en su gran mayoría por los Ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Además por supuesto de los pliegos y contratos de concesión que prevén las características específicas para cada corredor concesionado. Todo aquello que no esté expresamente regulado por la normativa y documentación citada, se rige supletoriamente por la Ley N° 13.064/47 de Obras Públicas, y los casos no previstos se rigen por los principios del Derecho Administrativo.

³ Por lo que deben verificarse los cuatro presupuestos o elementos de la responsabilidad civil: antijuridicidad o ilicitud, daño, relación de causalidad y factor de imputabilidad o atribución legal de responsabilidad.

territorial) o del concesionario, de alguna de las obligaciones contenidas en el contrato de concesión y/o demás instrumentos anexos que conforman el plexo normativo (pliegos de concesión, reglamento de explotación, etc.)-, se generará la responsabilidad del Estado (u organismo con competencia sobre la vía como la Dirección Nacional de Vialidad -entidad autárquica nacional creada por Ley N° 11.658/32⁴ o sus respectivas direcciones provinciales) o del concesionario, con factor de atribución objetivo o subjetivo según el caso⁵.

Ahora bien, en lo que hace a la órbita de responsabilidad, fundamento del deber resarcitorio y consecuencias que se derivan de las diferentes posturas, en el caso del Estado (u organismo descentralizado a cargo de la seguridad vial) no hay dudas que su responsabilidad frente al damnificado será extracontractual, delictual o *aquiliانا*⁶, directa o indirecta según el caso, ya sea en función de su calidad de dueño del bien de dominio público (vías de circulación) que por su riesgo o vicio produce el perjuicio (arts. 2340 inc. 7 y 1113 2do. párr. segunda parte CCiv.); de principal de los daños que sean causados por culpa o dolo del personal a su cargo o por las cosas de que se sirven o que tienen a su cuidado –garantía legal- (arts. 512, 1109, 1113 1er. párr. CCiv. en función del 43 2da. parte CCiv.); o por aplicación del factor objetivo de responsabilidad *falta de servicio* (art. 1112 CCiv. en función de los arts. 43 1ra. parte y 1074 CCiv.), sin que sea necesario –en éste último caso- averiguar si existió culpa o no de alguno de sus funcionarios o dependientes.

En vías concesionadas no hay fallos que hayan hecho responsable al Estado (que en algunos casos no había sido demandado) como sujeto concedente en su función de

⁴ Adla, 1920-1940, pág. 279. Para obtener una abundante y completa información vial (rutas, concesiones, órgano de control, historia y funciones de la D.N.V., mapas, biblioteca vial, etc.), aconsejamos ingresar a la página Web de la Dirección Nacional de Vialidad: www.vialidad.gov.ar

⁵ Accidentes de tránsito ocurridos en carreteras y autopistas originados por algún defecto y/o desperfecto en el diseño o construcción de la autovía; en la reparación, mantenimiento o conservación de la ruta y demás elementos e instalaciones comprensivas del área concesionada como banquetas, alcantarillas y obras de arte, desagües, iluminación y semaforización, corte de pastos y malezas, señalamiento, barandas de defensa, roturas, montículos, baches, ondulaciones, piedras, restos de siniestros viales, manchas de aceite o combustible, arena, barro, agua acumulada, niebla, humo, animales sueltos, y también por alguna deficiencia en la prestación de servicios que debe dar el concesionario de peaje a los usuarios viales (auxilio médico - primeros auxilios- y/o mecánico, extinción de incendios, sistema de telefonía o postes parlantes “SOS”, etc.). Amén de que en algunos casos exista algún grado de culpa por parte del automovilista o peatón accidentado.

contralor de los deberes a cargo de las empresas concesionarias viales (OCCOVI - Órgano de Control de Concesiones Viales), sólo algunas consideraciones *obiter dictum* como una suerte de expresión de deseos (*lege ferenda*) que no hacen al fondo del asunto en un par de pronunciamientos⁷. Aclarándose también que no hay responsabilidad subsidiaria del Estado porque éste transfirió la guarda jurídica y material de la vía de tránsito al concesionario.

Tampoco se responsabilizó al Estado Nacional o Provincial, ni a la D.N.V. o sus respectivas direcciones provinciales, sean carreteras concesionadas o libres de peaje en la temática particular de atropellos con animales sueltos⁸, aunque sí se le impuso el deber de responder en los accidentes producidos por mal estado, deterioro, falta de señalización o iluminación de la ruta⁹.

⁶ Contando la víctima con el plazo de prescripción de dos años para iniciar la acción (conf. art. 4037 CCiv.).

⁷ CNCiv., Sala G, 25-10-95, "*Silva Wallace, Rogelio c. Caminos del Río Uruguay S.A. de Construcciones y Concesionarias Viales*"; CCiv. y Com., Dolores-Bs. As., 26-08-99, "*Debaz de Aranciaga, María L. c. Covisur S.A.*", LLBA 1999-1275/1284, con nota de Fernando Alfredo Sagarna; CNCiv., Sala G, 27-06-07, "*Hernández, Oscar Alberto y otro c. Nuevas Rutas S.A.*", www.microjuris.com – MJ-JU-M-13142-AR | MJJ13142 | MJJ13142.

⁸ Tal como lo ha repetido la Corte Federal en los siguientes casos: "*Sarro*" (Fallos 313:1636), "*Ruiz*" (LL 1990-C-429/432, con nota de Jorge Bustamante Alsina); "*Bertinat*" (LL 10-05-00, págs. 7/8, con nota de Fernando Alfredo Sagarna; *Revista de Responsabilidad Civil y Seguros*, año II, N° 2, 2000, pág. 39, con nota de Ricardo Luis Lorenzetti); "*Colavita*" (Semanao Jurídico, Córdoba, Argentina, 06-07-00, año XXIII, t. 83, 2000-B, págs. 24/29; LL 10-05-00, págs. 4/8, con nota de Fernando Alfredo Sagarna; ED 30-05-00, págs. 1/5, con nota de Rodolfo Barra; *Revista del Instituto de Derecho del Seguro del Colegio de Abogados de Rosario, Argentina*, N° 18, Setiembre de 2000, págs. 14/21); "*Rodríguez*" (R. 204. XXXII O, LL 27-06-01); "*Ramírez*" (Ediciones DEc., www.edec.com.ar; "*Expreso Hada S.R.L.*" (LL 2002-E-801; ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/hada_srl.htm); "*Rodríguez*" (R.356.XXXVII. - R.343.XXXVII. - R.350.XXXVII. - R.355.XXXVII., *Revista RAP Digital*, http://revistarap.com.ar/novedades_y_noticias.php?id=12703&pid=53; y "*Pereyra de Bianchi*" (JA jurisprudencia anotada, 2007-I, suplemento del fascículo N° 11, págs. 15/55, con nota de Martín Diego Pirota). Lo que sí registramos fue una sentencia de nuestro Supremo Tribunal Federal donde se confirmó la sentencia del Superior Tribunal de Justicia 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 vigilancia activa para evitar la presencia de animales sueltos en la calles (conf. arts. 1112 y 1074 CCiv.). (CSJN, 05-06-07, "*Cleland, Guillermo Federico c. Costilla, Raúl Orlando*"). Más reciente y en igual sentido puede verse: STJ Corrientes, 07-02-11, "*Balmaceda, Rubén Ismael c. Municipalidad de Goya y otro y/u Organizadores y/o Propietarios y/o quien resulte responsable s. daños y perjuicios*", www.eldial.com.ar – AA68FC.

⁹ CSJN, 01-01-68, "*Oggier de Welschen, Edith María de las Mercedes c. D.N.V.*"; STJ Chubut, 27-09-96, "*Martin, Edgardo Derly c. Municipalidad de Rawson*"; CFed. de Apel., Córdoba, Sala A, 27-08-85, (608-SJ), ED 117-659; CSJN, 02-07-91, "*Lanati, Marta V. c. D.N.V.*", LL 1992-A-201; CSJN, 11-06-03, "*Cebollero, Antonio Rafael c. Córdoba, Provincia de*", ArgentinaJurídica.com,

Mientras que en el caso de la empresa concesionaria vial, existen diferentes posturas para imputar responsabilidad civil a ésta última, a partir del análisis de la naturaleza jurídica del peaje y de la consiguiente relación que se entabla entre el concesionario y el usuario¹⁰.

Si bien hay tres corrientes vertebrales que categorizan a la obligación resarcitoria de las empresas prestatarias del servicio de mantenimiento y conservación de la red vial y del Estado, a saber: 1) tesis tributarista o de derecho público¹¹; 2) tesis contractualista amplia o de derecho privado¹²; y 3) tesis de la relación de consumo¹³; se ha ido abriendo

www.argentinajuridica.com/sj/cebollero.htm; CNCiv., Sala A, 02-09-04, “Arce, Rafael c. Coll Maq S.A.”, www.microjuris.com – MJ-JU-M-2341-AR | 13525 | MJJ2341; CNCiv., Sala A, 07-08-07, “R., F. c. D.N.V.”; CApel. Civil, Neuquén, 09-09-08, “C., C. B. c. Municipalidad de Neuquén”, www.microjuris.com – MJ-JU-M-38483-AR | MJJ38483; CCiv. y Com., Junín-Bs. As., 06-11-08, “Broggi, Pedro c. Pcia. de Bs. As. y D.P.V. de Bs. As.”, IJ-XXX-695.

¹⁰ Que analizamos oportunamente en nuestro artículo: *Animales sueltos en carreteras concesionadas: un esperado y trascendente fallo de la Corte Suprema Nacional que modifica su anterior doctrina en beneficio de la seguridad vial de los usuarios de rutas con peaje*, JA jurisprudencia anotada, 2007-I, suplemento del fascículo N° 11, págs. 35/47.

¹¹ Considera que el peaje participa del género de los tributos y dentro de la especie de las *contribuciones especiales* (conf. art. 4 C.N.), debido a que de la interpretación de la propia letra del art. 1 de la Ley N° 17.520/67, surge que las concesiones de obra se otorgan “para” la explotación, administración, reparación, etc., de obras ya existentes o nuevas siempre que tengan vinculación física, técnica o de otra naturaleza con las primeras. Es decir, que el destino o imputación concreta de dichos fondos está previamente determinado en la norma jurídica. El llamado criterio tributarista de la responsabilidad extracontractual o tesis restrictiva, establece que no hay vinculación contractual entre el concesionario vial y el usuario (considerado un contribuyente), sino que “la relación Estado (Administración Pública)-concesionario-usuario está regulada por la llamada ‘delegación transestructural de cometidos estatales’. El concesionario actúa en el cumplimiento de una cierta delegación emanada de la Administración, sustancialmente idéntica a la delegación de competencia que se da en la esfera interna administrativa (tanto en el ámbito de la organización centralizada como descentralizada), pero que por trascender a su estructura se la ha denominado ‘delegación transestructural’”. Adhieren a esta visión administrativista de la mentada relación, además de la mayoría de la doctrina administrativa, algunos constitucionalistas y civilistas entre otros autores, como Marienhoff, Dromi, Barra, Fonrouge, Bidart Campos, Muzi y Cuiñas Rodríguez. También respalda esta teoría gran parte de la jurisprudencia nacional, a partir del precedente jurisdiccional de la Corte Suprema “*Estado Nacional c. Arenera El Libertador S.R.L.*” (CSJN, 18-06-91, Fallos: 314:595; LL 1991-D-404; ED 144-168/175, con notas de Germán J. Bidart Campos y Rodolfo R. Spisso), y puntualmente en el tema de las colisiones con animales sueltos en carreteras: “*Colavita*” y “*Bertinat*”.

¹² Tipifica la relación concesionario-usuario como contractual u obligacional (conf. art. 1197 CCiv.), debido a que el automovilista accede al uso de la carretera mediante el pago al concesionario de una suma de dinero en concepto de peaje (precio, conf. arts. 1137, 1349 y ss. CCiv.), como contraprestación por hacer posible la circulación en los términos del contrato administrativo de concesión celebrado entre el Estado y la empresa concesionaria. Como señalan Meza y Boragina, “este contrato de derecho privado (atípico o innominado que podríamos llamar de prestación de servicios viales) generaría para el concesionario dos obligaciones destacables, a saber: a) una obligación principal (o típica), cual sería la de habilitar al usuario el tránsito por el corredor vial; y b) una obligación de *seguridad*, por los daños que éste pudiera sufrir durante la circulación vehicular a través del trayecto concesionado” (BORAGINA, Juan C. - MEZA, Jorge A., *Responsabilidad civil de las empresas concesionarias de peaje en relación a los daños padecidos por el*

paso una línea jurisprudencial que tiene en cuenta el incumplimiento de la obligación por parte del concesionario en una determinada situación fáctica¹⁴.

usuario, JA 12-11-97, N° 6063, pág. 5). La responsabilidad contractual del concesionario deriva del incumplimiento de la obligación de seguridad (art. 1198 CCiv.), que es independiente de la obligación principal o típica, y de resultado, generando consecuentemente responsabilidad objetiva, enancada en el factor de atribución garantía. Son partidarios de esta visión de raigambre eminentemente civilista, Vázquez Ferreyra, Weingarten y Gherzi, Mosset Iturraspe, Bustamante Alsina y Parellada, entre otros. Afirman sus seguidores que el IVA está incluido en el precio de la tarifa de peaje que abona el usuario al concesionario, lo que pone en evidencia que no puede tratarse de un tributo, pues técnicamente no puede haber un tributo (IVA) sobre otro tributo (el peaje), por lo que el usuario vial es consumidor final y no contribuyente. Contando el perjudicado con el plazo de prescripción ordinario para iniciar la acción (conf. art. 4023 CCiv.).

¹³ Afirma que las concesiones viales deben ser consideradas un servicio público (conf. modificación introducida a la Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario N° 24.240/93 por la Ley N° 26.361/08 que extiende el ámbito de aplicación a cualquier servicio público, art. 3 parte final), siendo el concesionario de peaje un verdadero proveedor de servicios viales prestados en beneficio del particular que abona el peaje (usuario vial), encuadrándose la relación generada entre ambos como una típica relación de consumo en función de lo prescripto por los arts. 1 y 2 de la norma citada, con las ventajas que se desprenden de la aplicación del art. 40 de la normativa especial de consumo, que prevé la responsabilidad objetiva derivada del vicio o riesgo en la prestación del servicio por violación de la obligación de seguridad derivada de los arts. 5 y 6. Y la aplicación del principio in dubio pro consumidor del art. 3. Todo bajo el manto protectorio que brinda a los consumidores y usuarios el art. 42 de la Constitución Nacional. Además por aplicación del nuevo art. 50 de la Ley de Defensa del Consumidor, si bien el plazo de prescripción sigue siendo de 3 años, se agrega que cuando por otras leyes generales o especiales se fijen plazos de prescripción distintos del establecido precedentemente se estará al más favorable al consumidor o usuario, por lo que ello nos permitiría dejar de lado la aplicación del art. 4037 CCiv. Defienden esta corriente de pensamiento una mayoría destacada de la doctrina civilista, como Galdós, Lorenzetti, Rinessi, Kemelmajer de Carlucci, Sagarna y Pizarro, entre otros. Por su parte, en la jurisprudencia se van sumando las sentencias que avalan la tesis consumista y creemos que esta tendencia seguirá en aumento con el impulso de la vigente doctrina -en este sentido- de la Corte Federal sentada en los fallos “Ferreyra” (CSJN, 21-03-06, F.1116.XXXIX, Diario Judicial, 28 de Marzo de 2006, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=28971#; JA jurisprudencia anotada, 2006-II, suplemento del fascículo N° 10, págs. 40/45, con nota de Juan M. Olcese), “Basualdo” (CSJN, 28-03-06, B.1021.XL) y “Pereyra de Bianchi” (CSJN, 06-11-06, JA jurisprudencia anotada, 2007-I, suplemento del fascículo N° 11, págs. 15/55, con nota de Martín Diego Pirola).

¹⁴ No obstante las tres teorías centrales expuestas, existe una corriente pretoriana que, a los fines procesales y de resolución del caso concreto, y prescindiendo de los distintos argumentos que se utilizan para definir la naturaleza jurídica del peaje y el régimen jurídico aplicable a la relación concesionario-usuario (y que sin dudas servirán para el análisis académico), centra su atención en el incumplimiento de la obligación por parte del ente concesionario en una determinada situación fáctica. Así se ha dicho que, “*resulta innecesario en el caso definir si se trata de un supuesto de responsabilidad contractual o extracontractual, o de una relación de consumo, o si el peaje es un tributo o un precio, o si se ha generado una obligación de seguridad de resultado o un deber de seguridad frente a terceros limitado a las obligaciones asumidas por la explotación de las autopistas, pues cualquiera sea el encuadre jurídico, el anegamiento de la zona que produjo la detención del motor del automóvil del actor y el desplazamiento hacia el canalón de desagüe, provocado presumiblemente por la cantidad de agua acumulada y por la circulación de otros vehículos de mayor porte, ante la inexistencia en esa época del guard-rail, posteriormente colocado, que hubiera impedido ese desplazamiento, constituyen circunstancias reveladoras de deficiencias en la transitabilidad que generaban peligro en los usuarios y omisiones de medidas de prevención, de manera tal que producidos los daños, por ellos debe responder la concesionaria*” (CNCiv., Sala C, 07-05-02, “Giordani, Jorge Salvador c. Autopistas Urbanas S.A.”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/giordani.htm; CNCiv., Sala F, 08-08-03, “Ceí, Iris Beatriz c. Camino del Atlántico S.A.C.V.”, Diario Judicial, 28 de Agosto de 2003, www.diariojudicial.com/notashtml/nota14643.asp#AncArchivos). Aplicando lo postulado por la

Por nuestra parte creemos que las tesis tributarista y de la relación de consumo bien pueden complementarse atento a la integración o penetración normativa y efectos expansivos que la Ley 24.240 tiene sobre la generalidad del ordenamiento jurídico y particularmente sobre la relación concesionario-usuario. No obstante ello, analizando siempre cada caso en particular, y teniendo en miras la mayor o menor aleatoriedad de la situación fáctica y del resultado de indemnidad asegurado por el ente vial al usuario, no negamos la razonable aplicación de la postura del incumplimiento obligacional¹⁵.

Como se puede apreciar vale la pena destacar el valioso aporte de la jurisprudencia que con acertado e ingenioso criterio –y siguiendo el progresivo avance del derecho de daños en la protección integral de la persona perjudicada- fue llenando los vacíos existentes en los pliegos y contratos de concesiones viales¹⁶, haciendo hincapié en la prevención y seguridad vial, y comprometiéndose cada vez más con los valores supremos en juego como son la vida y la integridad psicofísica de la persona humana.

Así a manera de reflexión final, creemos conveniente y oportuno hacer una rápida enumeración de aquellas cuestiones, preconceptos o dogmas (utilizados como artilugio

corriente a las distintas situaciones de hecho susceptibles de hacer nacer la responsabilidad del concesionario – y que deben ser evaluadas en cada caso en particular- se advierte que, cuando se trata de un accidente causado por un defecto inherente a la materialidad de la ruta o un objeto fijo extraño a la conformación material de la vía, se considera que la obligación asumida por el concesionario es de resultado, por lo que el factor de imputación de responsabilidad será objetivo (conf. arts. 1113 ó 1198 CCiv.), ya que a través del acabado cumplimiento de la obligación de mantenimiento y conservación del camino por parte del ente vial, se reducen considerablemente las posibilidades que el usuario sufra daños durante la circulación por el corredor, garantizándosele el tránsito seguro y sin la presencia de alguna de las anomalías indicadas. Mientras que cuando el accidente es originado por un obstáculo móvil externo a la vía (animales sueltos), la obligación asumida por el concesionario es de medios, por lo que el factor de atribución será subjetivo (conf. arts. 512, 902 y 1109 CCiv.), ya que la natural movilidad de los animales aumenta el riesgo y hace que la prestación de diligencia exigida al concesionario varíe de conformidad a las características propias de cada corredor concesionado, conforme a la previsibilidad flexible permitida por el art. 902 CCiv.

¹⁵ Así por ejemplo dejó sentado con prudente y razonable criterio la Corte Nacional en “*Pereyra de Bianchi*”, que la previsibilidad de los riesgos, aplicada a cada caso concreto, puede variar de un supuesto a otro, pues no todas las concesiones viales tienen las mismas características operativas, ni idénticos flujos de tránsito, extensión lineal, condiciones geográficas, grados de peligrosidad o siniestralidad conocidos y ponderados, debiendo medirse el deber de previsión exigido al concesionario (prestador profesional o especialista de servicios viales) conforme a los parámetros de corte subjetivo que nos dicta el art. 902 CCiv. y con ajuste “a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar” (conf. art. 512 CCiv.), siendo notorio que no puede ser igual el tratamiento de la responsabilidad del concesionario vial de una autopista urbana, que la del concesionario de una ruta interurbana, ni la del concesionario de una carretera en zona rural, que la del concesionario de una ruta en zona desértica.

¹⁶ Así se ha determinado que en la Argentina las concesiones más cuestionadas por su falta de transparencia fueron las de carreteras, aeropuertos y correo.

defensivo) que las decisiones judiciales fueron revisando y modificando, dejando atrás los insensibles, desactualizados y costumbristas argumentos de antiguos veredictos:

- Falta de comprobante o ticket de peaje = imposibilidad de reclamar¹⁷.
- Accidentes causados por obstáculos inertes o móviles extraños a la materialidad de la vía = eximente de responsabilidad del concesionario (culpa del tercero por quien civilmente no debe responder, conf. art. 1113 2do. párr. segunda parte CCiv.)¹⁸.
- Accidentes ocasionados por animales sueltos = eximente de responsabilidad del concesionario (caso fortuito –art. 514 CCiv.- u obligación de cumplimiento imposible –art. 627 CCiv.-)¹⁹.
- Señalización vial = eximente de responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial)²⁰.
- Resulta indispensable que el concesionario vial tenga contratado un seguro de responsabilidad civil que ampare las contingencias dañosas experimentadas por los usuarios viales al hacer uso de la vía a su cargo.

¹⁷ Todo automovilista por el solo hecho de circular por una carretera concesionada está legal y procesalmente habilitado para reclamar al concesionario vial el daño sufrido a causa de alguna anomalía en el corredor concesionado, independientemente de que el siniestro haya tenido lugar antes o después del pago del peaje.

¹⁸ A propósito dijeron los tribunales que el concesionario no puede alegar como eximente válida de responsabilidad, la extensión del corredor concesionado, la prueba del tiempo de permanencia del objeto en el área del camino o la individualización del sujeto que lo dejó voluntaria o involuntariamente. CNCiv., Sala F, 15-05-92, “*Abba, Miguel A. c. Huarte S.A.*”, 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 B, 02-05-08, “*Martínez, Cristina Laura c. C.E.A.M.S.E.*”, www.microjuris.com – MJ-JU-M-36358-AR | MJJ36358; CNCiv., Sala H, 23-05-08, “*Brun, Oscar Omar c. Aec S.A.*”, Revista de RyS, LL sección Derecho Práctico, Año X, N° 9, Setiembre de 2008, págs. 70/80.

¹⁹ Si bien puede tratarse de obstáculos imprevisibles para el automovilista, es claramente previsible para un prestador de servicios concesionados, no configurándose los requisitos para la aplicación de la eximente del caso fortuito. Resulta interesante repasar lo rubricado por Lorenzetti en su voto en el precedente “*Ferreyra*”: “*La invocación de una costumbre que llevaría a entender que el concesionario de la ruta sólo se ocupa del mantenimiento de su uso y goce, 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.). La difusión de prácticas que se despreocupan de las personas involucradas, ha conducido a una serie de sucesos dañosos que no deben ser tolerados, sino corregidos*” (conf. considerando 4°).

²⁰ El deber de información al usuario no puede ser cumplido únicamente a través de un cartel fijo. No se puede pretender advertir un peligro mediante la sola colocación de una señal de tránsito, sin tratar de corregirlo –eliminandolo o mitigándolo- (Ej. defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de la vía, animales sueltos, etc.).