

## **AUTOPISTA SANTA FE-ROSARIO: OTRO ACCIDENTE QUE PUDO HABERSE EVITADO\***

El accidente ocurrido en la autopista Santa Fe-Rosario (concesionada por peaje) a escasos kilómetros de ésta última ciudad, en las primeras horas del día Lunes 26 de Julio del año en curso, y que arrojara como resultado el lamentable saldo de 8 personas muertas y 40 heridos, como consecuencia de haberse producido una colisión en cadena entre varios vehículos, ocasionada por una intensa bruma conformada por la amalgama de la espesa neblina matinal y humo proveniente de la quema de basurales existentes en las afueras de la Ciudad de Rosario, todo lo cual redujo considerablemente la visibilidad en la ruta, nos vuelve a convocar para reflexionar con los lectores de éste prestigioso diario chaqueño -desde la óptica de la responsabilidad civil-, acerca de **¿cuáles son o hubieran sido las medidas o decisiones adecuadas a tomar para evitar la ocurrencia de dicho siniestro?, ¿quién o quiénes son los encargados de implementarlas?, y en caso de incumplimiento ¿quién o quiénes son los responsables?.**

*El artículo 14 del Reglamento de Explotación faculta al concesionario de peaje -en caso de ausencia de la autoridad policial- a suspender total o parcialmente la circulación por razones de seguridad cuando así lo exijan las condiciones climáticas, el servicio de mantenimiento y conservación, la urgente reparación, o caso fortuito o fuerza mayor. Asimismo, en caso de urgencia, el concesionario adoptará las disposiciones que considere necesarias, comunicándolas en forma inmediata al Organo de Control.*

**La facultad contenida en el artículo citado tiene carácter preventivo, ya que así como hoy en día los organismos meteorológicos, provistos de todo el avance tecnológico (como por ejemplo satélites que advierten los grandes cambios climatológicos), pueden prever los fenómenos y**

---

\* 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, 8 de Agosto de 1999; diario El Diario, Resistencia-Chaco, 9 de Agosto de 1999; diario La Voz de Rosario, Rosario-Santa Fe, Año 2 N° 20, Agosto de 1999; y diario Rosario Hinterland, Rosario-Santa Fe, Año 3 N° 63, 23 de Agosto de 1999.

**cambios meteorológicos con suficiente anticipación a su ocurrencia y de esa forma evitar graves daños a la población; de la misma manera tiene que actuar el ente concesionario ante la proximidad de un fenómeno climático que puede ser causa o concausa de perjuicios sufridos por los usuarios del sistema carretero; y va de suyo que si la empresa concesionaria de peaje no previó lo que era razonablemente previsible está incurriendo en culpa.**

En algunos casos esa facultad se transforma en obligación debiendo el concesionario restringir el tránsito en forma total o parcial en aquellos tramos de la ruta afectados o amenazados por fenómenos meteorológicos que por su intensidad y magnitud pueden ocasionar daños a los usuarios; como por ejemplo tornados, huracanes, neblinas espesas que reducen notablemente la visibilidad, como ocurrió en el accidente que comentamos y había ocurrido ya meses atrás en la autopista cerca de Buenos Aires donde se produjo una colisión en cadena debido a la escasa visibilidad generada por una densa neblina matinal que regularmente invade las zonas cercanas a la ciudad referenciada.

Haciendo un paralelismo, pensamos que así como en los aeropuertos la autoridad aeronáutica competente, con el objeto de evitar daños irreparables, prohíbe el despegue y aterrizaje de aviones, en casos en que la intensa niebla torna inoperable el corredor aéreo; de igual forma, previsora y cautelara, debe ser la conducta desplegada por el concesionario de peaje en determinadas situaciones en que factores ambientales como la neblina, los vientos huracanados o la abundante nieve, afectando algunos tramos del camino convierten a la autovía en una cosa peligrosa, riesgosa, y potencialmente generadora de daños injustamente soportados por los automovilistas del corredor vial.

***En efecto, en caso de que el concesionario teniendo conocimiento de que en algún tramo del camino está ocurriendo o existe una probabilidad cierta de que ocurra alguno de los fenómenos mencionados ut supra, no suspenda total o parcialmente la circulación, y como consecuencia de ese incumplimiento algún usuario sufre un accidente y***

***el damnificado demuestra el daño y que ese perjuicio se debió a la omisión del concesionario, quien no cortó la circulación vehicular, surgirá la responsabilidad culposa directa del sujeto dependiente del ente, que teniendo la facultad atribuída por el artículo 14 del Reglamento de Explotación la omitió; e indirectamente la responsabilidad objetiva del concesionario con fundamento en la garantía legal, que contenida en el artículo 1113 Primer párrafo del Código Civil establece la responsabilidad del principal por los hechos u omisiones de sus dependientes.***

Para finalizar, descartamos la posible defensa argumentada por la empresa concesionaria, en el sentido de que la imprevisibilidad del acontecimiento natural le impidió tomar las medidas idóneas para intentar evitarlo, ya que a nuestro modo de ver y debido a la tecnología instrumental con que cuentan las oficinas meteorológicas muy pocos serán los casos que no puedan ser previstos por el concesionario, ya que como bien señala el ilustre jurista Atilio Alterini *“lo imprevisible es distinto de lo imprevisto: imprevisto es lo que no se previó efectivamente. Va de suyo que quien no previó lo que era previsible puede estar incurso en culpa”, y esa es la conducta omisiva en que incurre el concesionario de peaje.* Como dice Paul Valéry *“¿Qué puede haber imprevisto para el que nada ha previsto?”*.

**Por otra parte, y a mayor abundamiento, en la actualidad ninguna de las empresas concesionarias de peaje cuenta con sistemas automáticos de detección de alteraciones climáticas bruscas, como por ejemplo la niebla, a efectos de poder tomar las medidas precautorias necesarias para evitar perjuicios a los usuarios.**

Por todo lo expuesto, creemos desde nuestra perspectiva particular, que las víctimas inocentes del accidente acontecido el día 26 de Julio de 1999, en la autopista Santa Fe-Rosario tienen un sujeto pasivo, con nombre y apellido, a quien reclamar los daños sufridos; es la Empresa Concesionaria Vial Semacar S.A. y/o Dycasa S.A., encargada de la explotación y mantenimiento del corredor que une las urbes citadas. ***¿Será Justicia?.....***