

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-38686701- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 221. IP. Pasajeros y cargas. Colisión. Guaymallén II. Mendoza

Resultados: 49 personas lesionadas

Lugar: Ruta Nacional 7, kilómetro 1035

Fecha y hora: 15 de abril de 2024 7:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus interurbano y 1 camión con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 28 de mayo de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 15/4/2024, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley N.º 27.514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 221. IP. Pasajeros y cargas. Colisión.

Guaymallén II. Mendoza. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	14
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	19
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	19
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	20
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	20
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	25
3. OBSERVACIONES.....	25
4. LIMITACIONES	25

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, creado en el año 2019 a partir de la Ley N.º 27.514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley N.º 27.514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason, 2008; MAPRIAAC, 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.

LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2024-40791496-APN-DNISAU%JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas.
- Se solicitaron los datos de habilitación de la empresa y RTO del vehículo del servicio de pasajeros provincial.
- Se solicitaron las actuaciones de la Dirección de Servicios comunitarios y Seguridad vial de la Municipalidad de Guaymallén.

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El 15 de abril de 2024, a las 7:30 aproximadamente, un ómnibus interurbano (Vehículo 2) que transitaba por la Ruta Nacional 7 con dirección hacia la Ciudad de Mendoza (este a oeste), por motivos que se encuentran bajo investigación, colisionó por alcance con un camión con semirremolque (Vehículo 1). Producto del accidente, se registraron 49 personas lesionadas y daños materiales en los vehículos involucrados.



Figura 1. Personal de los organismos de respuesta a la emergencia trabajando en el lugar del suceso.
Fuente: [Medía Mendoza](#), 2024

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

El accidente ocurrió en el kilómetro 1035,4 de la Ruta Nacional 7, del departamento de Guaymallén, provincia de Mendoza, más precisamente sobre la calzada norte, con sentido de circulación hacia la Ciudad de Mendoza, a 185 metros al oeste del denominado “Puente 2 Tirasso” correspondiente a la calle Holmberg, en las coordenadas geográficas: -32.916147, -68.769963.



Figura 2. Fotografía general del lugar del suceso en la Ruta Nacional 7 donde puede observarse el puente Tirasso, con vista de este a oeste, hacia la Ciudad de Mendoza. Fuente: JST, 2024



Figura 3. Mapa de localización del lugar del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Doble calzada. Dos carriles en la mano de circulación donde ocurrió el accidente, luego del mismo se amplía a tres carriles de circulación, al igual que en la mano de circulación opuesta.
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	Cantero central

Medio	
Material división física	Tierra, piedras y vegetación
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Amanecer
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	Otro
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	Según reportes periodísticos y relatos de operadores de primera línea, al momento del accidente, se había formado una fila de vehículos por la existencia de un accidente de tránsito ocurrido previamente, adelante del lugar de ocurrencia del presente suceso.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La Ruta Nacional 7 (comúnmente denominada Acceso Este en este tramo) presenta en la zona del suceso dos calzadas rectas de pavimento asfáltico, separadas por un cantero central de tierra, piedras y vegetación. A su vez, a cada lado de la ruta, existe una calle colectoras paralela, asfaltada, de doble mano de circulación cada una, también separadas de la ruta por un espacio de tierra, piedras y vegetación típica de la zona. Toda la zona presenta postes de luminaria pública, tanto en el cantero central como en el espacio de tierra que separa la ruta de las colectoras y en la banquina misma de estas últimas.

En el tramo donde ocurrió el accidente existe un distribuidor de tipo diamante modificado que conecta la vía principal con las calles Holmberg al sur y Tirasso al norte, que atraviesan la ruta de forma transversal mediante un puente y con las colectoras a ambos costados de la vía mediante ramales directos. En la zona del accidente, dicho ramal se encuentra separado de la ruta por un guardarraíl.

Cada una de las calzadas de la Ruta Nacional 7 posee un único sentido de circulación: la calzada norte hacia la Ciudad de Mendoza, de este a oeste; y la calzada sur hacia San Martín, de oeste a este.

En la calzada norte, donde ocurrió el accidente (mano hacia la Ciudad de Mendoza), presenta un ancho de 7 metros, aproximadamente, compuesta por dos carriles de circulación. Luego de la zona del accidente, la calzada se amplía a tres carriles de circulación por el ramal de acceso norte.



Figura 4. Dirección del Vehículo 1 y del Vehículo 2 en la Ruta Nacional 7, con vista hacia la Ciudad de Mendoza. Fuente: JST, 2024

La superficie de la calzada es de pavimento asfáltico y presenta fisuras o grietas en algunos sectores. Se encuentra demarcada con línea discontinua de color blanco de separación de carriles y líneas continuas de color blanco en ambos costados de la calzada que indican el borde externo de la vía.

Se constató la presencia de banquetas a ambos costados de cada calzada, las cuales son de tierra y piedra. La banquina norte de la calzada donde ocurrió el accidente tiene un ancho de 2,4 metros, aproximadamente. La banquina lindante con el cantero central, por su parte, no fue posible medirla ya que no está delimitada.

Respecto a la señalización vertical, el ramal de acceso a la mano con sentido hacia Ciudad de Mendoza presentaba en su costado norte, próximo al cruce, una señal vertical indicando “ceda el paso”.

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre los vehículos involucrados en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1		Dominio: XAZ037	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Scania		
Modelo	R480		
Año	2007		
Tipo de caja	Plato de enganche		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica	Estado revisor	Paraguay	
	Resultado	Aprobada	
	Realizada	14/11/2023	
	Vencimiento	4/12/2024	
	Estado	Vigente	
Registro CNRT	Número de empresa	69807	
	PAUT	52859	
	Orden de Servicio	No	
	Jurisdicción	Internacional	
	Clase de carga habilitada	A determinar	
	Origen	Paraguay	
	Destino	Argentina, Brasil, Chile y Uruguay	
Vehículo 2		Dominio: XAZ041	Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Great Dane		
Modelo	A determinar		
Año	2000		
Tipo de caja	Caja cerrada refrigerada		
Configuración de ejes	1D-2D		
Revisión Técnica	Estado revisor	Paraguay	
	Resultado	Aprobada	
	Realizada	29/11/2023	
	Vencimiento	4/12/2024	

	Estado	Vigente
	Número de empresa	69807
	PAUT	52859
Registro CNRT	Orden de Servicio	No
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	A determinar
	Origen	República de Paraguay
	Destino	República de Chile
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Carne
	Origen	República de Paraguay
	Destino	República de Chile
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	San Martín (este)
	Hacia	Ciudad de Mendoza (oeste)



Figura 5. Fotografías del camión tractor y semirremolque correspondiente al Vehículo 1 en la Inspección Técnica Vehicular de Paraguay. Fuente, [Dinatran](#), 2024

Daños en el Vehículo 1

El camión tractor no resultó con daños materiales. En cambio, el semirremolque presentó daños en el sector posterior, como desprendimiento parcial del paragolpes y hundimiento de los portones traseros. Se identificó la orientación de las fuerzas actuantes de atrás hacia adelante.



Figura 6. Fotografía general donde pueden observarse los daños en el Vehículo 1. Fuente: [mdz](#), 2024



Figura 7. Fotografía del Vehículo 1. Se observan el sector posterior inferior derecho del semirremolque con daños materiales. Fuente: [Sitio Anido](#), 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2		Dominio: NIY713	Tipo: Ómnibus interurbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos		
Carrocería	Marca	Comil	
	Modelo	Versatile	
Chasis	Marca	Mercedes Benz	
	Modelo	OF1722	
Año	2013		
Revisión Técnica Obligatoria (Provincial)	Tipo	Pasajeros provincial	
	Emisor	A determinar	
	Resultado	A determinar	
	Realizada	A determinar	
	Vencimiento	A determinar	
	Estado	A determinar	
Cantidad de asientos	A determinar (42 plazas, según manual)		
Empresa	Dicetours SRL		
Interno	71		
Seguro	Vencimiento	1/5/2024	
	Estado	Vigente	
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí	
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano	
	Grupo	700	
	Origen	La Paz, Mendoza	
	Destino	Ciudad de Mendoza	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7	
	Desde	San Martín (este)	
	Hacia	Ciudad de Mendoza (oeste)	

Daños en el Vehículo 2

Se registraron los siguientes daños materiales en el sector anterior: hundimiento de carrocería, rotura y desprendimiento del parabrisas, burlete de goma y plumas limpiaparabrisas; rotura de ópticas, cartel LED, parilla y paragolpes. En el lateral derecho se observó descuadre de marco de puerta de ascenso, rotura y desprendimiento del espejo retrovisor externo, vidrio de ventana delantera y vidrios de

puerta de ascenso. En el interior se registraron roturas en el torpedero y otros daños a verificar. Se identificó la orientación de las fuerzas actuantes de adelante hacia atrás.



Figura 8. Fotografía del Vehículo 2. Se observan daños localizados principalmente en el sector anterior. Fuente: [Sitio Anido](#), 2024



Figura 9. Fotografía parcial del lateral derecho del Vehículo 2. Se observa la orientación de los daños; de adelante hacia atrás. Fuente: [Sitio Anido](#), 2024

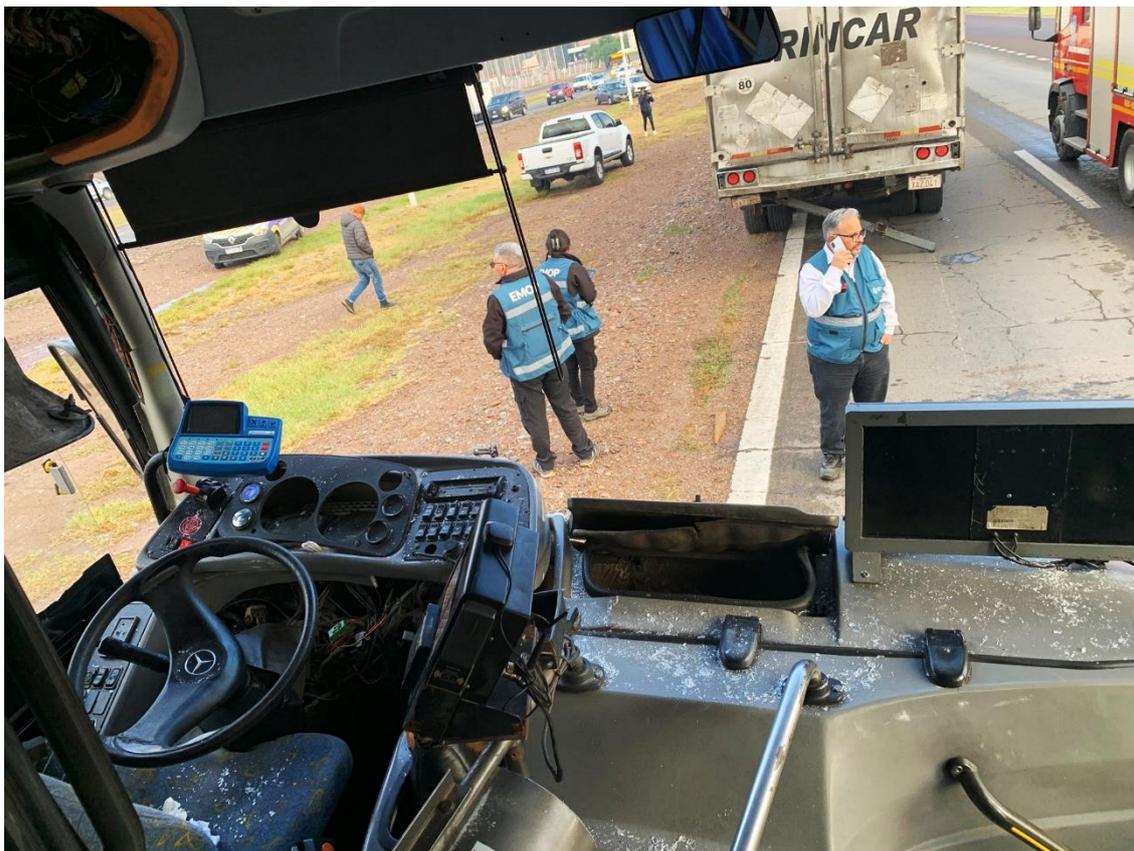


Figura 10. Fotografía del interior del Vehículo 2. Se observa el habitáculo del conductor con daños en el torpedero y restos vítreos esparcidos. Fuente: [Mailen](#), 2024

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y al personal de conducción de los vehículos involucrados en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	No aplica
Fecha de inscripción	A determinar
Tipo de transportista	A determinar
Categoría del transportista	A determinar

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	A determinar
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Provincial

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	33	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	28	Ileso

El dosaje de alcoholemia por aire expirado arrojó resultado negativo para ambos conductores.

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Centro emisor	A determinar	A determinar
Porte	Sistema	Internacional
	Clase	PBS
	Vencimiento	18/4/2028
LiNTI	Categoría	No aplica
	Vencimiento	No aplica

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
49	Vehículo 2	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
5	Vehículo 2	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

El Vehículo 1 circulaba por la Ruta Nacional 7 con dirección de este a oeste (hacia la Ciudad de Mendoza) y el Vehículo 2 circulaba por la misma vía y en igual sentido, por

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).

detrás. En un momento de sus recorridos ambos rodados coincidieron en el carril de circulación izquierdo.



Figura 11. Dirección del Vehículo 1 y 2 en la Ruta Nacional 7, con vista de este a oeste, hacia la Ciudad de Mendoza. Se observan vestigios de fluidos vehiculares dinámicos sobre el carril izquierdo.
Fuente: JST, 2024

El Vehículo 2 colisionó por alcance (desde atrás hacia adelante) al Vehículo 1. Producto del impacto se hallaron sobre el carril de circulación izquierdo vestigios de fluidos dinámicos y dispersión de vidrios.

Luego de la colisión ambos vehículos continuaron su marcha, y el Vehículo 2 dejó en su recorrido un reguero de fluidos dinámicos de 62 metros de longitud.

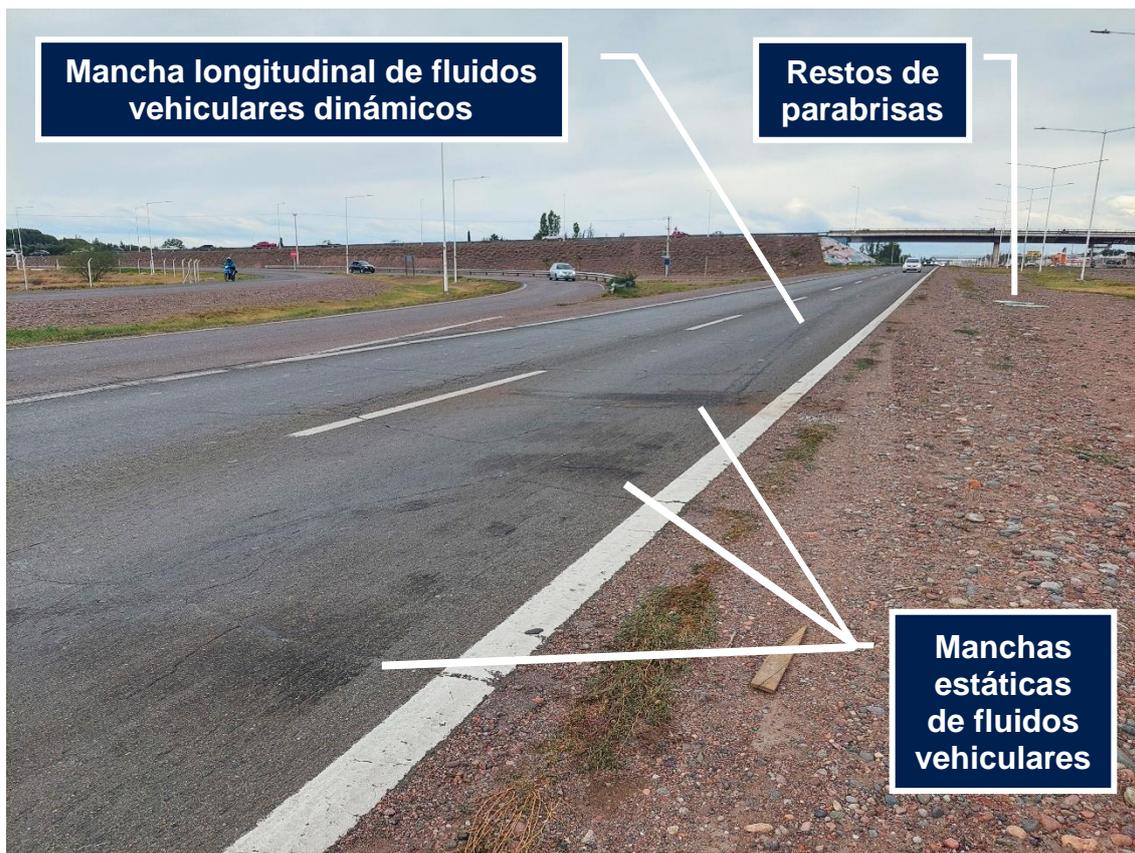


Figura 12. Fotografía general del lugar del suceso en sentido opuesto al de circulación de los vehículos involucrados (hacia el este). Se observan sobre el carril de circulación rápido manchas de fluidos vehiculares (dinámicas y estáticas) y una huella de arrastre. En el canchero central, restos de parabrisas. Fuente: JST, 2024

Finalmente, los dos vehículos involucrados detuvieron la marcha sobre el borde externo del carril izquierdo. En la ubicación de la zona de inmovilidad final del Vehículo 2 se observaron manchas de fluidos estáticos. El Vehículo 1 quedó con su frente orientado hacia el oeste y el Vehículo 2, levemente inclinado a la vía, con su frente orientado hacia el cardinal suroeste.



Figura 13. Fotografía panorámica del lugar del suceso, mano hacia la Ciudad de Mendoza (hacia el oeste). Se observan vestigios sobre el carril izquierdo y la posición final de los vehículos involucrados. Fuente: [Los Andes](#), 2024



Figura 14. Posición final de los vehículos involucrados. Se observa al Vehículo 1 y Vehículo 2, detenidos sobre el borde externo de la calzada. Fuente: [Los Andes](#), 2024

En el cantero central se encontraron restos de parabrisas atribuibles al Vehículo 2.



Figura 15. Vista del cantero central hacia el oeste. Se observan los restos de parabrisas del Vehículo 2 removidos por personal de bomberos. Fuente: JST, 2024

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- De acuerdo con los indicios registrados en el lugar del suceso, se sitúa la zona de impacto en el carril izquierdo de la calzada norte, que corresponde al sentido de circulación de la mano hacia la Ciudad de Mendoza.
- No se encontraron indicios que indiquen la ejecución de maniobras evasivas.
- Según lo manifestado por los operadores de primera línea y reportes periodísticos publicados, al momento del accidente se había formado una fila de vehículos por la existencia de un accidente vial previo, adelante del lugar de ocurrencia del suceso investigado. ambos conductores coinciden en su relato en cuanto a que circulaban por el carril izquierdo y ante a circunstancia antes

mencionada, el vehículo 1 redujo la velocidad y fue impactado por alcance por el Vehículo 2.

- De acuerdo con el relato de un pasajero que fue difundido por medios periodísticos, se habría escuchado una alarma de advertencia de velocidad máxima en el Vehículo 2.

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Bomberos Voluntarios de Guaymallén
- Dirección de Servicios comunitarios y Seguridad vial de la Municipalidad de Guaymallén
- Ente de la Movilidad Provincial
- Policía de la Provincia de Mendoza
- Servicio de Emergencias Coordinado

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Estado / funcionamiento / disponibilidad de cinturones de seguridad [VH121]
- Tecnologías ADAS [VH13]
- Gestión de la velocidad de circulación [VC22]
- Aspectos vinculados a la respuesta posaccidente [RP]

4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- Los vehículos involucrados no se encontraban en el lugar del suceso al momento del relevamiento accidentológico.

- Dificultad del relevamiento del lugar debido a la densidad del tránsito vehicular.
- Se aguarda información solicitada a organismos públicos locales.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE