

# Informe preliminar

## Suceso automotor

**Tipo de evento:** colisión frontal

**Lugar:** Ruta Nacional 7, kilómetro 1094, Potrerillos, Luján de Cuyo, Mendoza

**Vehículos:** un camión cisterna y una camioneta particular

**Resultados:** una persona fallecida y una persona lesionada

**Fecha y hora:** 18/12/2021, 16:20

**Expediente:** EX-2021-123312911- -APN-DNISAU#JST



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005 AAG

(54+11) 4382-8890/91

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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 Fuente: EX-2021-123312911- -APN-DNISAU#JST, Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)



## Contenido

<b>1. Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Presentación JST.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Modelo, método y objetivo .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Acciones desarrolladas .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Descripción de la información recolectada.....</b>	<b>5</b>
<b>3.1. Reseña del suceso.....</b>	<b>5</b>
<b>3.2. Factores físicos.....</b>	<b>8</b>
<b>3.2.1. Vía y entorno .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2.2. Vehículos involucrados .....</b>	<b>17</b>
<b>3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso .....</b>	<b>19</b>
<b>3.4.1. Empresa operadora del servicio.....</b>	<b>19</b>
<b>3.4.2. Personal involucrado .....</b>	<b>20</b>
<b>3.5. Secuencia fáctica.....</b>	<b>21</b>
<b>3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso .....</b>	<b>23</b>
<b>4. Observaciones .....</b>	<b>23</b>
<b>5. Limitaciones .....</b>	<b>23</b>



## 1. Introducción

### 1.1. Presentación JST

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, 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 y/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 27514, 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 se elabora y publica en un plazo sugerido de 45 días corridos desde que se tomó conocimiento del suceso automotor. El contenido de este documento 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).

### 1.2. 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; MAPRIACC 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, y 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.

## 2. 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 realizaron contactos informales con actores involucrados en las tareas de campo.
- Se realizó un relevamiento del lugar del suceso que incluyó registros escritos, topográficos, fotográficos y filmicos.
- Se visitó la Comisaría 53 de Potrerillos.
- Se consultó información de carácter pública en base de datos de organismos oficiales sobre el conductor y vehículo de transporte accidentado, tales como: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT).
- Se realizó el informe básico (IF-2022-00334818-APN-DNISAU#JST), que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras blandas del sistema (permisos y habilitaciones), así como la reseña de la dinámica del suceso.
- Se solicitó información a la ANSV, CNRT y Subsecretaría de Transportes Automotor.
- Se solicitó información a la empresa YPF.
- Se solicitó la compulsión del expediente penal a la Oficina Fiscal 11 de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza.

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

### 3. Descripción de la información recolectada

#### 3.1. Reseña del suceso

El accidente ocurrió el sábado 18 de diciembre de 2021, aproximadamente a las 16:20, en la Ruta Nacional 7, kilómetro 1094, distrito de Potrerillos, departamento de Luján de Cuyo, Mendoza.



Figura 1. Ubicación de la zona del suceso. Se indica con marcador el lugar de la colisión. Fuente [Google Maps](https://www.google.com/maps), 2021.

El accidente se habría originado cuando una camioneta Toyota Hilux (Vehículo 2), que circulaba hacia el noroeste con su conductora como única ocupante, por motivos que continúan bajo investigación, se habría cruzado al carril opuesto de circulación y a causa de ello impactó frontalmente con un camión Renault Premium 320 DXI con cisterna vacía (Vehículo 1), que circulaba hacia el sudeste, con su conductor como único ocupante.

Como consecuencia de la colisión, el conductor del Vehículo 1 resultó con lesiones leves, mientras que la conductora del Vehículo 2 falleció.



Figura 2. Fotograma de filmación con VANT<sup>1</sup>. Se observa la existencia de cabañas en los cerros aledaños al lugar del accidente. Fuente: [Camioneros Internacionales](#), 2021.



Figura 3. Fotograma de filmación con VANT. Se observa el tramo recto de la calzada, compuesta por tres carriles de circulación, con pendiente ascendente de sudeste a noroeste. Nótese, además, la posición del semirremolque en su respectivo carril. Fuente: [Camioneros Internacionales](#), 2021.

<sup>1</sup> VANT: vehículo aéreo no tripulado, llamado coloquialmente *dron*, es una aeronave capaz de volar sin la intervención de ningún humano a bordo.



Figura 4. Fotograma de filmación con VANT. Posición final del Vehículo 1 y posición final del Vehículo 2 sobre la vía. Nótese dentro del círculo la zona geográfica de impacto y las flechas que señalan el trayecto del rodado menor posterior a la colisión. Fuente: [Camioneros Internacionales](#), 2021.

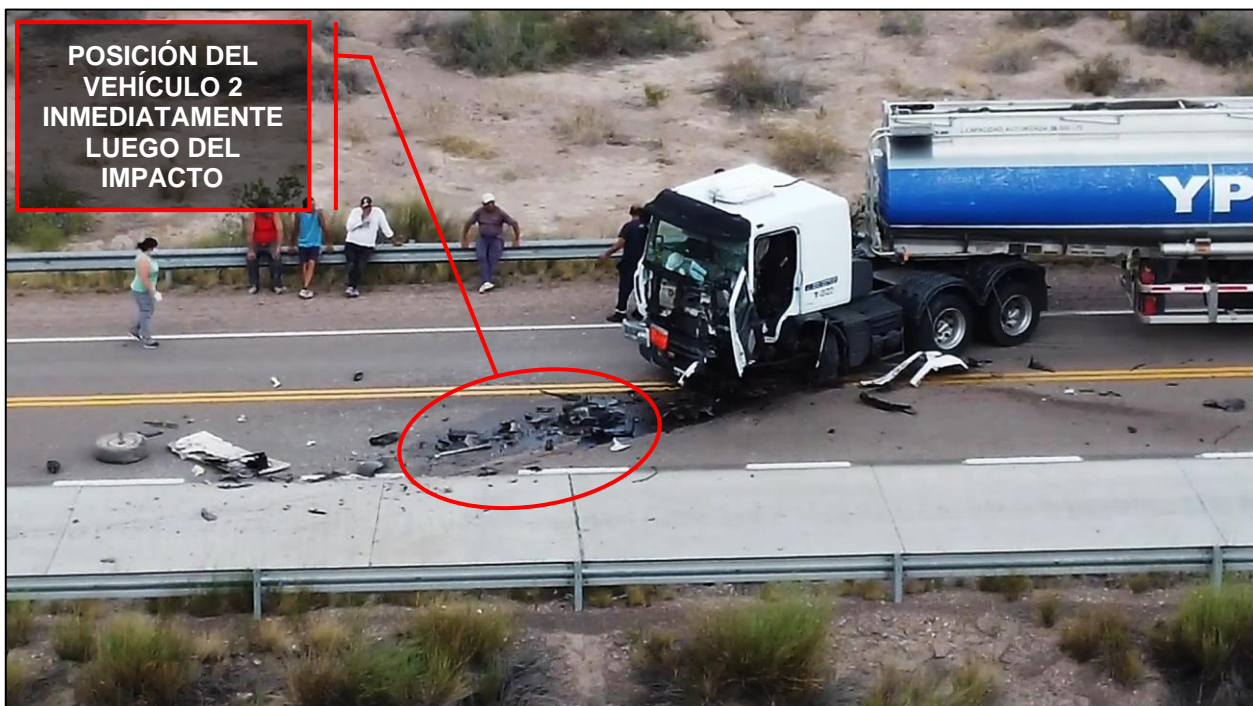


Figura 5. Fotograma de filmación con VANT. Restos vehiculares y fluidos mecánicos sobre la vía, indicadores de la posición del Vehículo 2, en los momentos inmediatos a la colisión. Se observa el corrimiento del camión tractor de su carril. Fuente: [Camioneros Internacionales](#), 2021.





Figura 6. Fotograma de filmación con VANT. Posición final del Vehículo 2 sobre el carril de circulación central (mano hacia el noroeste). Se observa, dentro del rectángulo superior, la banquina libre de elementos, y dentro del círculo inferior, la presencia de un perro muerto debajo de la defensa lateral.

Fuente: [Camioneros Internacionales](#), 2021.

### 3.2. Factores físicos

#### 3.2.1. Vía y entorno

Al momento del hecho, existía iluminación natural diurna, sin restricciones a la visibilidad y cielo despejado.

A continuación, se describen las condiciones de la infraestructura vial observadas:

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta Nacional
Configuración	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Luminosidad	Diurna
Estado meteorológico	Cielo despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Sí, horizontal y vertical.
Semáforo	No

El tramo de la ruta inspeccionada pertenece a una zona montañosa de la Cordillera de Los Andes, ubicada a una altura de 1426 msnm, con curvas y contra curvas amplias y pendiente ascendente hacia el noroeste de alrededor del 4 %. Coordenadas geográficas: 32°58'17.13"S 69°11'14.31"W.

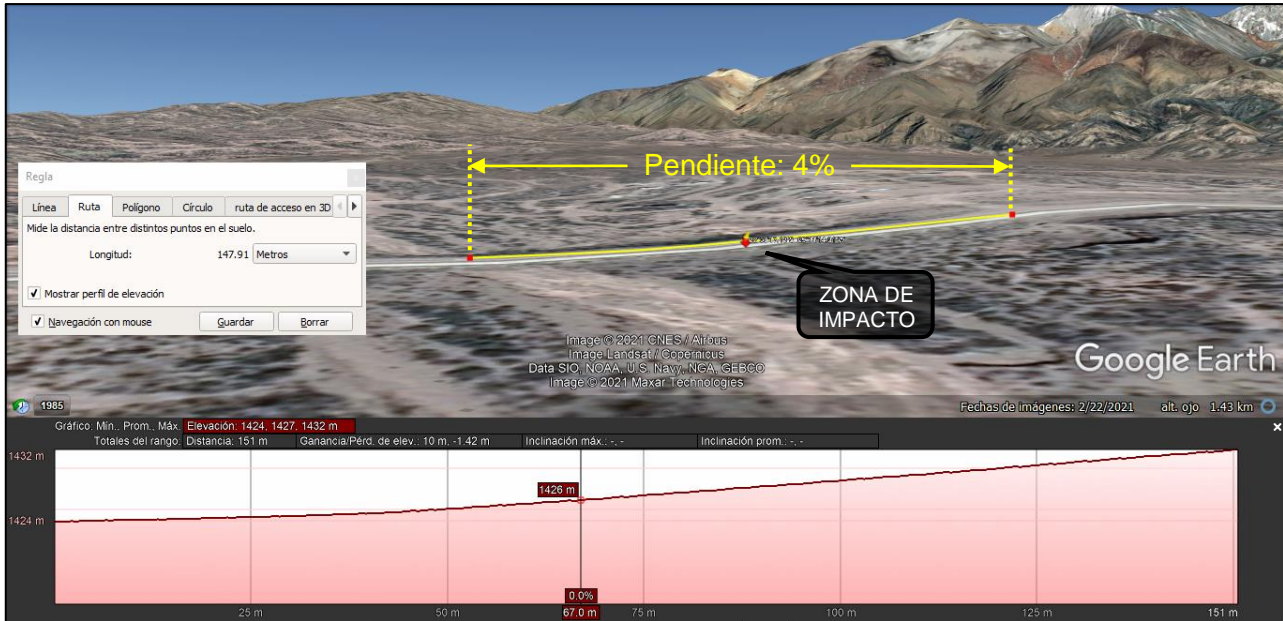


Figura 7. Imagen virtual cartográfica. Aquí se puede apreciar el entorno montañoso del lugar del accidente y la pendiente de la vía en el tramo relevado. Fuente: [Google Earth](https://www.google.com/earth/), 2021.

En las proximidades al lugar del hecho, existen cabañas turísticas (cardinal oeste) y el dique Potrerillos junto a la denominada Ruta del Perilago, Ruta Provincial 82 (cardinal este).

La ruta relevada es de asfalto, sin fallas visibles en el pavimento, la cual consta de doble sentido de circulación de sudeste a noroeste y viceversa. Posee un ancho total de calzada útil de 10,8 m, conformada por tres carriles de 3,6 m cada uno; dos dirigidos hacia el noroeste y uno, dirigido hacia el sudeste. La banquina oeste mide 2,7 m, mientras que la banquina este es de 1,25 m.

Acerca de las demarcaciones sobre la calzada, existe doble línea amarilla en su eje medio longitudinal divisorio de sentidos de marcha, líneas blancas intermitentes divisorias de carriles en un mismo sentido de marcha (aquellos dirigidos hacia el noroeste) y líneas blancas continuas a ambos lados de los bordes de la calzada, que indican el extremo externo de la vía.

Como barreras de defensa laterales se divisaron barreras semirrígidas (tipo *flex beam*<sup>2</sup>), las cuales se disponían a ambos costados de la ruta.

Tomando como referencia el sentido de circulación del Vehículo 1 (noroeste a sudeste) se observaron las siguientes características de infraestructura vial en su trayecto.

<sup>2</sup> *Flex beam*: sistema de contención y redirección de vehículos, estructurado con un sistema flexible que absorbe los impactos y destinado a brindar protección a los usuarios.



Figura 8. Vista panorámica desde el Vehículo 1. Señalización horizontal (doble línea amarilla y línea blanca continua externa de la calzada) y vertical preventiva (pendiente descendente) previo a la zona de impacto.  
Fuente: JST, 2021.

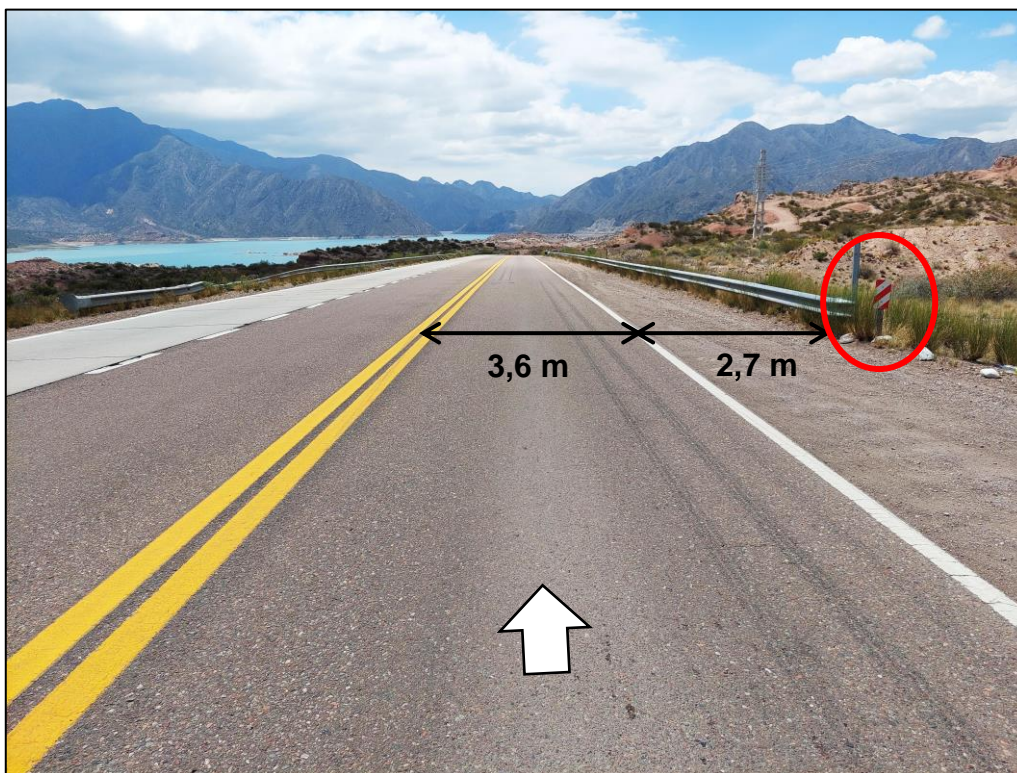


Figura 9. Vista panorámica desde el Vehículo 1. Ancho de carril y banquina oeste. Inicio de las barreras de defensa laterales. A la derecha de la imagen se observa un panel preventivo. Fuente: JST, 2021.

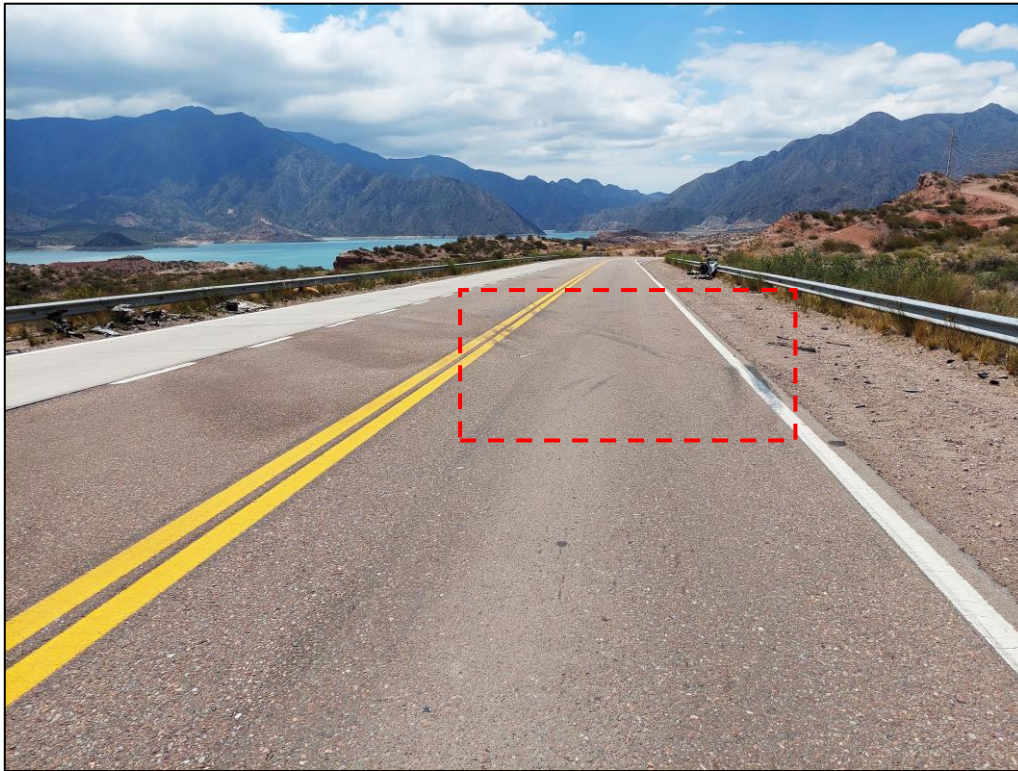


Figura 10. Zona geográfica de impacto y posición final del Vehículo 1. Se pueden observar improntas neumáticas sobre el carril del Vehículo 1 y restos plásticos sobre ambas banquinas. Fuente: JST, 2021.



Figura 11. Vista de la posición final del Vehículo 2 desde el carril del Vehículo 1. Se pueden observar vestigios de fluidos vehiculares sobre el carril de circulación opuesto y demás indicios (fragmentos de carrocería y perro muerto) sobre la banquina, a la derecha de la imagen. Fuente: JST, 2021.



Figura 12. Cartel de kilometraje. Se observa, próximo al cartel, un perro muerto. Apoyado a la barrera de defensa lateral, restos de la puerta del Vehículo 2. Fuente: JST, 2021.

Tomando como referencia el sentido de circulación del Vehículo 2 (sudeste a noroeste) se observaron las siguientes características de infraestructura vial en su trayecto.



Figura 13. Vista panorámica desde el Vehículo 2. A la izquierda de la imagen, puede verse una señal vertical preventiva de ensanchamiento de calzada. Fuente: JST, 2021.



Figura 14. Vista panorámica desde el Vehículo 2. A la derecha de la imagen, una señal vertical informativa y, debajo de esta, el soporte de un panel preventivo (sin lámina). Fuente: JST, 2021.



Figura 15. Vista panorámica desde el Vehículo 2. A la derecha de la imagen, señal vertical reglamentaria. Se observa el inicio de una nueva carpeta asfáltica sobre el carril derecho. Fuente: JST, 2021.

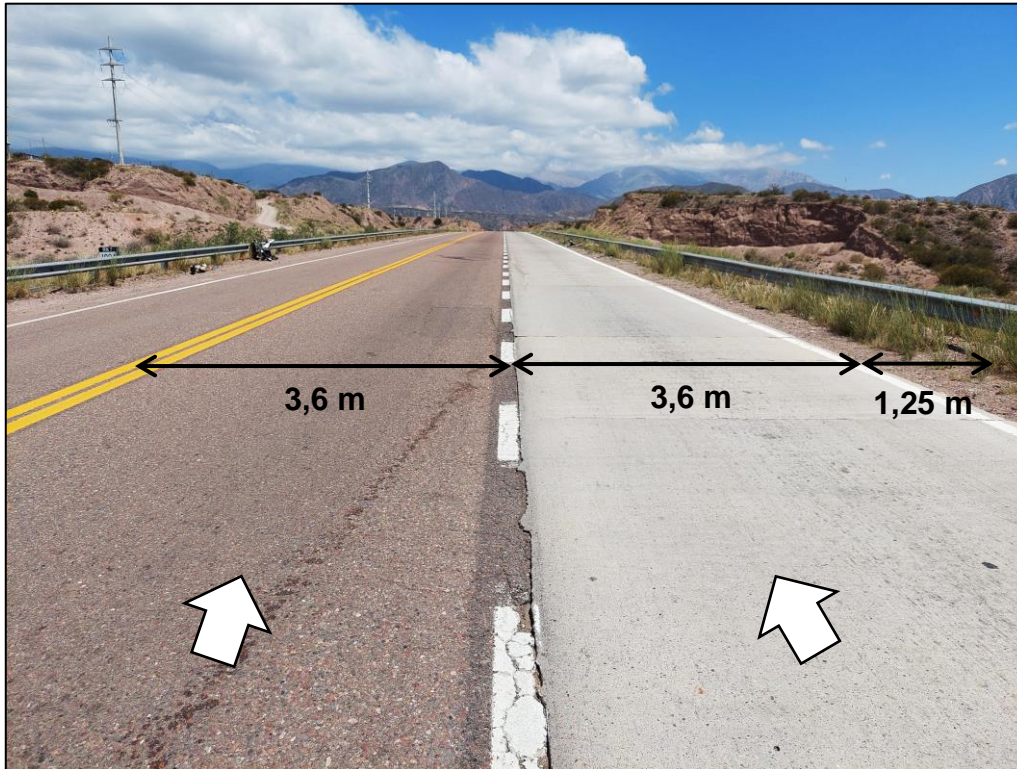


Figura 16. Vista panorámica desde el Vehículo 2. Ancho de carriles y banquina este. Fuente: JST, 2021.



Figura 17. Posición final Vehículo 2. Se pueden observar manchas de fluidos vehiculares sobre el carril central y un perro muerto (dentro de un círculo) a la derecha de la imagen (banquina este). Fuente: JST, 2021.



Figura 18. Posición final Vehículo 2. Se puede observar sobre el sector medio de imagen de izquierda a derecha; perro muerto (banquina oeste), restos vehiculares (puerta del Vehículo 2) y manchas de fluidos vehiculares sobre el carril central. Fuente: JST, 2021.



Figura 19. Zona geográfica de impacto. Se pueden observar vestigios de la colisión sobre la doble línea amarilla y la superficie del carril central. Además, a la derecha de la imagen, restos vehiculares y un perro muerto (banquina este). Fuente: JST, 2021.





Figura 21. Señalización transporte de mercancías peligrosas entre restos del accidente, del lado este: A) Sobre la banquina, etiqueta (placa romboidal) de peligro, color rojo, clase 3<sup>3</sup>. B) Sobre el talud, panel rectangular color naranja con las inscripciones: “30” / “1202”<sup>4</sup>. Fuente: JST, 2021.



Figura 22. Zona geográfica de impacto: obsérvese vestigios del suceso, en las adyacencias y sobre la doble línea amarilla de la calzada. Fuente: JST, 2021.

<sup>3</sup> Etiqueta roja, clase 3: Líquidos inflamables.

<sup>4</sup> Panel naranja 30/1202: Número superior (peligrosidad) 3= Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gases o materia líquida susceptible de autocalentamiento. Si el peligro se puede identificar con una cifra la segunda será cero. / Número inferior (identificación, número ONU) 1202= gasóleo (combustible para motores diésel).



### 3.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

<b>Vehículo 1</b>	<b>Dominio:</b> LIM128	<b>Tipo:</b> Camión
<b>Categoría</b>	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12.000 kg	
<b>Marca / Modelo</b>	Renault Premium 320 DXI	
<b>Año modelo</b>	2021	
<b>Tipo de caja</b>	Tractor	
<b>Configuración de ejes</b>	1S-2D	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (cargas)
	<b>Realizada</b>	3/6/2021
	<b>Vencimiento</b>	16/6/2022
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	7/7/2021
	<b>Clase de carga habilitada</b>	Carga Fraccionada, Carga masiva o a granel, Carga Internacional, Carga Peligrosa, Carga Propia
<b>Daños</b>	Parte frontal y costado izquierdo de la cabina	
	<b>Dominio:</b> JPK502	<b>Tipo:</b> Semirremolque
<b>Categoría</b>	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a 10.000 kg	
<b>Marca / Modelo</b>	Heil Petroleum	
<b>Año modelo</b>	2011	
<b>Tipo de caja</b>	Tanque cisterna	
<b>Configuración de ejes</b>	1D-1D	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (cargas)
	<b>Realizada</b>	3/6/2021
	<b>Vencimiento</b>	3/6/2022
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	10/9/2021
	<b>Clase de carga habilitada</b>	Carga Fraccionada, Carga masiva o a granel, Carga Internacional, Carga Peligrosa, Carga Propia
<b>Daños</b>	Sin daños	
<b>Servicio</b>	<b>Ocasión de servicio</b>	Sí
	<b>Carga transportada</b>	Sin carga
	<b>Origen</b>	Luján de Cuyo, Mendoza
	<b>Destino</b>	Las Heras, Mendoza

	<b>Jurisdicción</b>	Provincial
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Ruta Nacional 7
	<b>Desde</b>	Noroeste
	<b>Hacia</b>	Sudeste



Figura 23. Daños materiales del Vehículo 1, ubicados principalmente en el sector frontal de la cabina.

Fuente: [El Nueve](#), 2021.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2</b>	<b>Tipo:</b> Camioneta ( <i>pick-up</i> )	
<b>Categoría</b>	N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, 4 ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los 3500 kg	
<b>Marca</b>	Toyota	
<b>Modelo</b>	Hilux L/16 2.4 DC 4x2 T	
<b>Año modelo</b>	2017	
<b>Uso</b>	Particular	
<b>Daños</b>	Parte frontal y costado izquierdo	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Ruta Nacional 7
	<b>Desde</b>	Sudeste
	<b>Hacia</b>	Noroeste

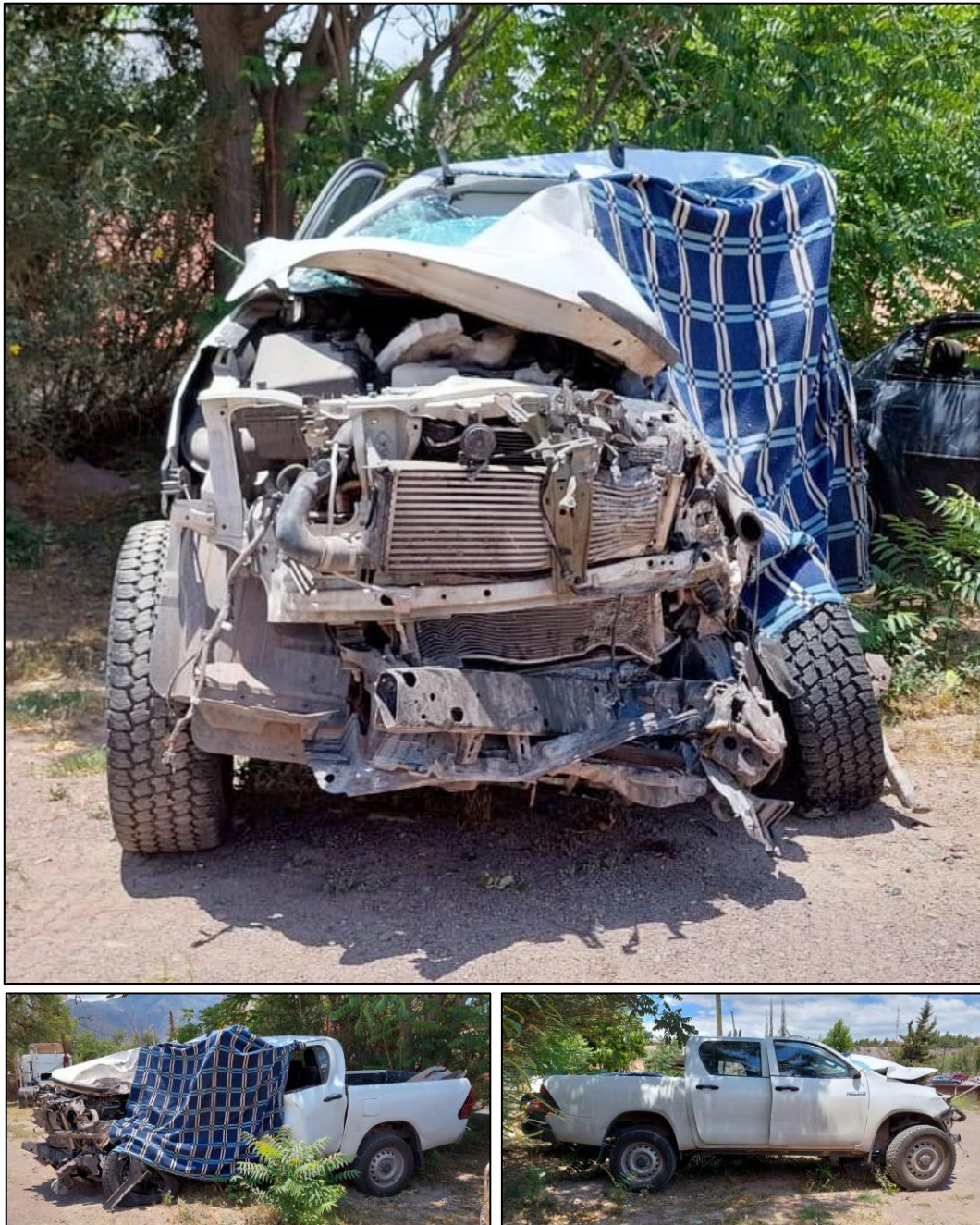


Figura 24. Vehículo 2: daños materiales ubicados principalmente en el sector frontal izquierdo. Fuente: JST, 2021.

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

#### 3.4.1. Empresa operadora del servicio

El camión cisterna involucrado en el suceso pertenece a la firma Felipe Andreu e Hijos S.A., con sede central en Luján de Cuyo, provincia de Mendoza.



De las consultas en línea sobre la empresa, se desprende que se dedica a la prestación de servicios logísticos de transporte nacional e internacional.

En términos de Seguridad Operacional, la empresa enuncia la implementación controles y un sistema de gestión en pos de disminuir los accidentes de tránsito y la seguridad en sus equipos de trabajo. En el año 2020 habría atravesado la segunda recertificación en normas ISO 39001<sup>5</sup> en Seguridad Vial.

Según reporte de la CNRT, la empresa está registrada con el número de PAUT (Padrón Único de Transporte Automotor) 2290 con vigencia hasta el 10/11/2027 y cuenta con permisos internacionales.

Tabla 4. Datos de la empresa de transporte correspondiente al Vehículo1

<b>Certificado</b>	7000276719495591
<b>Fecha de inscripción</b>	Anterior 09/2012 <sup>6</sup>
<b>Tipo de transportista</b>	Empresa de Transporte
<b>Categoría del transportista</b>	Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Internacional, Transporte de Tráficos Especiales, Transporte de Carga Peligrosa

### 3.4.2. Personal involucrado

Tanto el conductor profesional del Vehículo 1 como la conductora particular del Vehículo 2 viajaban sin acompañantes. El primero de ellos fue diagnosticado en el lugar del suceso con politraumatismos leves, sin necesidad de ser trasladado en ambulancia. La conductora femenina, en cambio, resultó gravemente herida con politraumatismos varios y quedó atrapada en el habitáculo de la camioneta. Perdió la vida posteriormente a la colisión.

Tabla 5. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

<b>Conductores involucrados</b>					
<b>Ubicación</b>	<b>Género</b>	<b>Edad</b>	<b>Estado</b>	<b>LiNTI</b>	
				<b>Categoría</b>	<b>Estado</b>
Vehículo 1	Masculino	49	Lesionado	Mercancías Peligrosas. Cargas Generales	Vigente
Vehículo 2	Femenino	54	Fallecida	No aplica	

Según reportes de la ANSV, la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional del conductor del Vehículo 1 vence el 15/3/2022.

<sup>5</sup> La Norma ISO 39001 especifica los requisitos para la implementación y certificación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial con el objetivo de permitir a las organizaciones reducir los niveles de mortalidad y lesiones graves relacionadas con los accidentes de tránsito.

<sup>6</sup> Alta anterior a septiembre de 2012 de acuerdo con lo establecido en Acta 2/2017 del Directorio de Coordinación RUTA.

Asimismo, según resultados del examen psicofísico, informan que el conductor profesional en referencia se encuentra apto, con certificado con vigencia hasta el 24/6/2022. El mismo cuenta con dos cursos vigentes bajo la órbita de la ANSV: una actualización sobre Cargas Generales, vigente hasta el 15/3/2022, y otro sobre Mercancías Peligrosas, vigente hasta el 10/9/2023.

Según consultas a bases de datos del Sistema Nacional de Infracciones (SINAI) y del Sistema Nacional de Antecedentes (SINAT), no se encontraron resultados de infracciones y antecedentes.

### 3.5. Secuencia fáctica

A partir del análisis de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente, en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos, siendo esta la explicación más probable de todas las posibles.

En momentos previos al accidente, el Vehículo 2 circulaba hacia el noroeste por el carril central de la Ruta Nacional 7. En el kilómetro 1094, altura donde la vía presenta una configuración recta con pendiente ascendente, se le habría atravesado un perro, lo cual habría motivado que realice una maniobra evasiva o perdiera el control del rodado, cruzándose al carril de circulación opuesto, por donde transitaba, en descenso y con dirección hacia el sureste, el Vehículo 1.

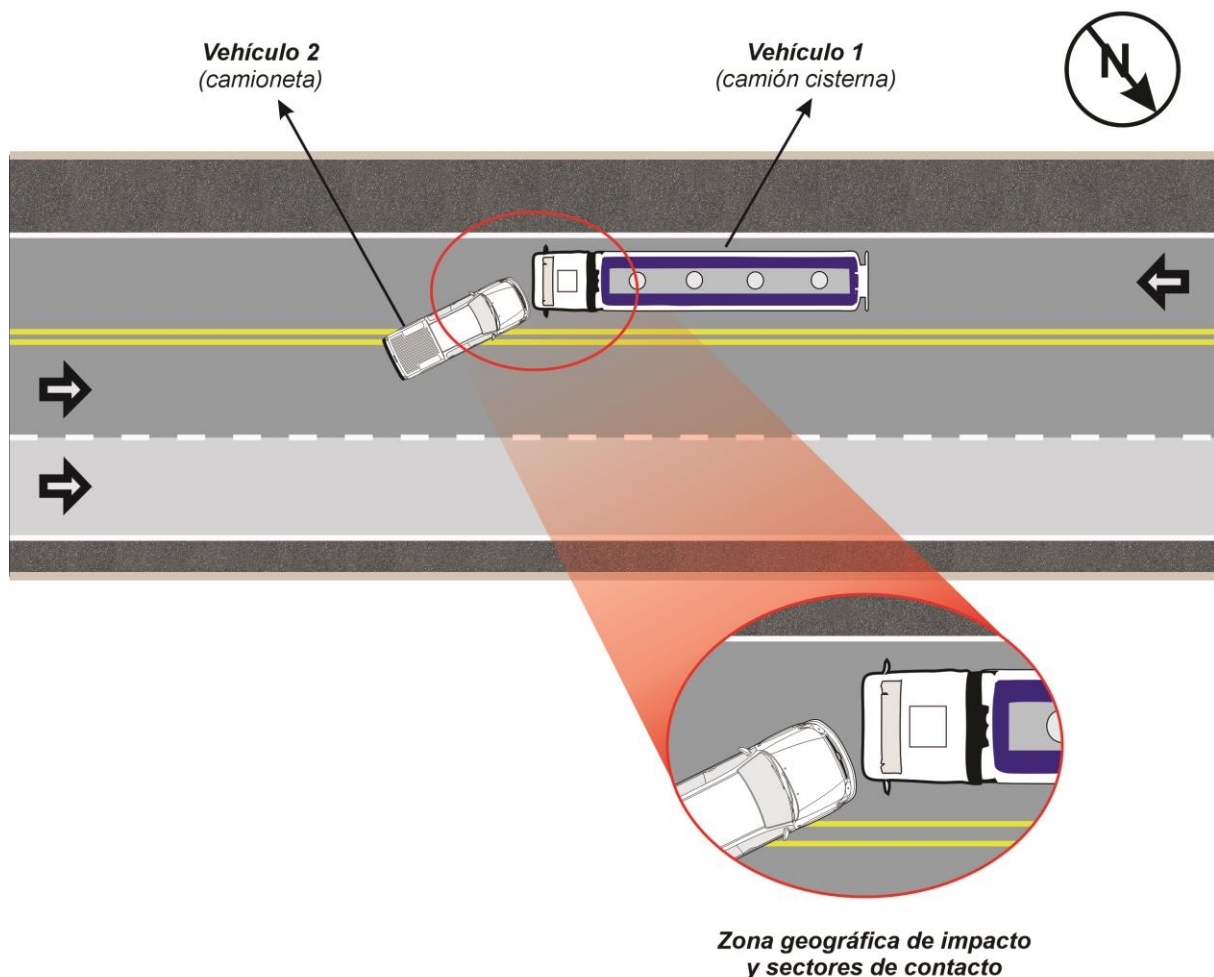


Figura 25. Infografía del suceso que ilustra el lugar y el momento de la colisión. Fuente: JST, 2021.



La colisión entre los vehículos fue frontal del tipo angular y la zona geográfica de impacto abarca una superficie que se ubica sobre la doble línea amarilla y parte del carril oeste de la ruta.

Producto del impacto, la cabina del Vehículo 2 sufrió daños estructurales principalmente en su frente, lo que produjo lesiones en su conductor, y quedó torcido en su eje longitudinal orientado hacia el este. La cisterna (semirremolque) quedó linealmente ubicada en su carril de circulación y recibió una leve modificación en su posición.

El Vehículo 1, por su parte, sufrió daños materiales generales de consideración, en todo el sector frontal y costado izquierdo, lo cual repercutió en el tren delantero y el lugar del habitáculo ocupado por la conductora, que resultó gravemente herida y luego falleció con posterioridad a la colisión.

Luego de la colisión propiamente dicha, el Vehículo 2 desarrolló un cambio de posición, hacia atrás (de acuerdo con su dirección), y alcanzó la posición final observada en las imágenes del accidente, con su frente orientado hacia el norte.

#### *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:

- La existencia de pendiente en la ruta donde ocurrió el accidente permite inferir que el Vehículo 2 se encontraba en aceleración y que al Vehículo 1 se le dificultaba el frenado por motivos de masa e inercia.
- La existencia de cabañas y zonas de recreación en las inmediaciones del lugar del suceso permiten justificar la presencia de animales en el lugar.
- La colisión frontoangular se dio lugar en una zona de la calzada ubicada sobre la doble línea amarilla y parte del carril central de la ruta, correspondiente al carril de circulación del Vehículo 1.
- El vehículo 2 habría invadido el carril opuesto de circulación.
- La presencia de un perro muerto en las inmediaciones de la zona geográfica de impacto (al momento del arribo de los organismos de respuesta a la emergencia) permiten inferir su participación en el accidente como posible motivador de la maniobra y posterior pérdida de control del Vehículo 2.
- La presencia de dos perros muertos en el lugar del hecho relevado (uno de ellos no se aprecia en los primeros registros de la escena) permiten confirmar la presencia de animales domésticos sueltos en la zona.
- De acuerdo con la ubicación de la zona geográfica de impacto y debido a la existencia de marcas curvas de rodamiento sobre la calzada y a la posición final del Vehículo 2



observada en las imágenes del accidente, se puede inferir que la camioneta cambió su posición luego del impacto, ya sea por un movimiento libre del rodado poscolisión o por la intervención de personal de bomberos que, por motivos de seguridad, podrían haber remolcado este vehículo para alejarlo del camión cisterna.

### **3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso**

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

- Puesto caminero de la Policía Vial de Mendoza.
- Comisaría 53 de Potrerillos de la Policía de Mendoza.
- Bomberos de la Delegación Potrerillos de la Policía de Mendoza.
- Delegación Luján de Cuyo de la Policía Científica de Mendoza.
- Servicio de Emergencias Coordinado. Base Potrerillos.

## **4. 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:

- Pronta notificación de accidentes de transporte automotor (Tema de Observación Permanente de la JST).
- Concientización y capacitación en conductores ante la presencia de animales sueltos en ruta.
- Procesos vinculados con la liberación del lugar del hecho (higiene y seguridad).

## **5. Limitaciones**

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

- Imposibilidad de actuar el día del suceso para la inspección y fijación técnica del lugar del hecho, con los partícipes involucrados presentes.