

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-02280037- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 204. IP. Cargas. Colisión múltiple. Maipú III. Mendoza

Resultados: 13 personas lesionadas

Fecha y hora: 4 de enero de 2024 21:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión con semirremolque y 2 camionetas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 14 de febrero de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 4/1/2024, 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](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: 204. IP. Cargas. Colisión múltiple. Maipú III. Mendoza. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>7</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA .....</b>	<b>7</b>
2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....	7
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	8
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....	20
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	20
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	21
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	22
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	27
<b>3. OBSERVACIONES.....</b>	<b>28</b>
<b>4. LIMITACIONES .....</b>	<b>28</b>

## INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que fue creado en el año 2019 en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación 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 SIGLAS<sup>1</sup>**

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

---

<sup>1</sup> 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-2024-15453306-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 consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se solicitaron las actuaciones del Departamento de Accidentología vial de la Dirección de Tránsito, Prevención Ciudadana y Defensa Civil de la Municipalidad de Maipú.

## 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 4 de enero de 2024 a las 21:30, un camión con semirremolque (Vehículo 1) que transitaba por la Ruta Nacional 7 con dirección hacia Mendoza (este a oeste), por motivos que se encuentran bajo investigación, colisionó por alcance con una



camioneta de cabina doble (Vehículo 2), que a su vez colisionó por alcance a una camioneta de cabina simple (Vehículo 3). Luego de los impactos, el Vehículo 2 despistó y el Vehículo 3 despistó y volcó. Producto del accidente, resultaron personas lesionadas y daños materiales en los vehículos involucrados.



Figura 1. Personal de los servicios de emergencia asistiendo a una de las personas lesionadas. A la derecha de la imagen, puede observarse la posición final del Vehículo 3 volcado sobre el canchero central. Fuente: [La Nación](#), 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 1015 de la Ruta Nacional 7, en el distrito de San Roque, departamento de Maipú, provincia de Mendoza, más precisamente sobre la

calzada norte, a 425 metros al oeste del puente aéreo de calle San Pedro, en las coordenadas geográficas: -33.021248, -68.591484.

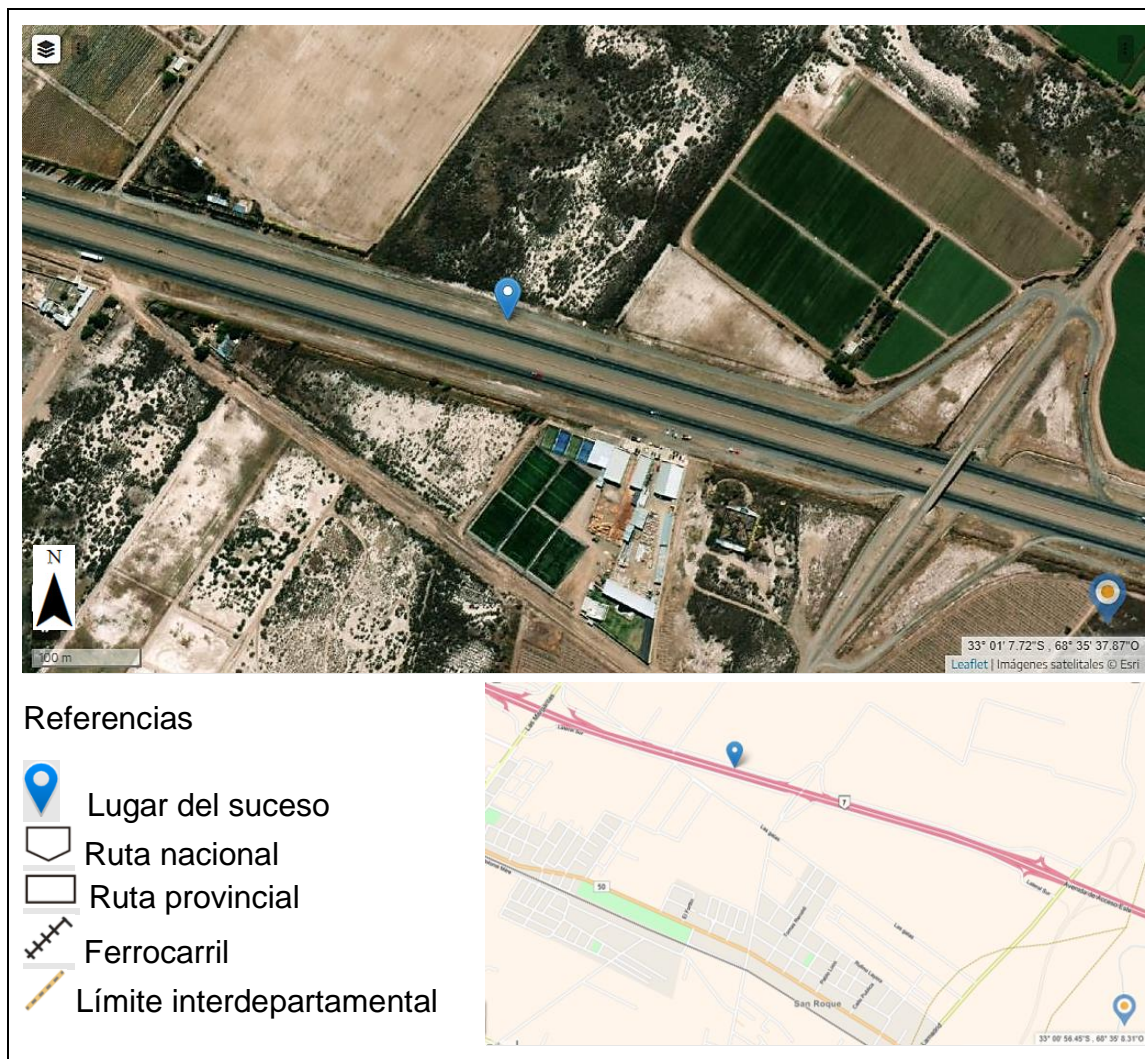


Figura 2. Mapa de localización del lugar del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2024

La Ruta Nacional 7 (comúnmente denominada Acceso Este en este tramo) presenta dos calzadas rectas de pavimento asfáltico, separadas por un cantero central de tierra, piedras y flora típica de la zona.

Cada una de las calzadas 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. Cada una cuenta con dos carriles y sus respectivas banquetas, también asfaltadas.

A su vez, a cada lado de la ruta, existe una calle colectoras paralela, asfaltada, de doble mano de circulación, también separadas de la Ruta Nacional 7 por un espacio de tierra, piedras y vegetación.

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Doble calzada. Dos carriles por mano de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Cantero central
Material división física	Tierra, piedras y vegetación
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Parcialmente nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica

*Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial*

En la zona de ocurrencia del accidente, la ruta tiene un ancho total de calzada útil de 6,8 metros, compuesta por dos carriles de circulación de 3,4 metros cada uno. La banquina sur es de 1,6 metros y linda con el cantero central; la banquina norte es de 2,6 metros y luego de esta existe un talud que desemboca en una explanada de 13,8 metros (zona de costado de camino) que linda con una colectoras llamada Lateral Norte, la cual tiene 6 metros de ancho.

El pavimento asfáltico de la ruta no presenta fallas visibles. La calzada se encuentra demarcada con línea discontinua de color blanco en su eje medio longitudinal y líneas planas intermitentes blancas del tipo sonora-vibratoria en ambos costados de la calzada, que indican el borde externo de la vía.





Figura 3. Vista general del lugar del accidente en Ruta Nacional 7 hacia el oeste. Dentro del círculo se indica la presencia de un cartel vial lateral de “tránsito pesado a la derecha”. Fuente: JST, 2024

En cuanto a la señalización vertical, inmediatamente posterior a la zona hipotética de colisión, existe un cartel reglamentario indicador de tránsito pesado a la derecha, ubicado a 465 metros hacia el oeste del puente de calle San Pedro.



Figura 4. Cartel vial lateral de “tránsito pesado a la derecha”. Fuente: JST, 2024

Cabe mencionar que, a 285 metros hacia el este del puente antes mencionado (previo al lugar del suceso), existe un cartel reglamentario indicador de velocidad máxima 110 km/h.



Figura 5. Cartel vial lateral de “velocidad máxima 110 km/h”. Fuente: JST, 2024

Respecto de la colectora Lateral Norte, presenta fallas visibles en su carpeta asfáltica, donde se observan desprendimientos y baches.





Figura 6. Vista general de la colectoras Lateral Norte hacia el este (sentido contrario al de marcha en el accidente). Fuente: JST, 2024

### 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

<b>Vehículo 1 (cargas)</b>	<b>Dominio: NAN792</b>	<b>Tipo: Camión tractor</b>
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	G410 A	
Año	2013	
Tipo de caja	Plato de enganche	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	080-008 Natalia Carolina Miranda
	Resultado	Apto
	Realizada	29/5/2023

	Vencimiento	29/5/2024
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	11/10/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior	
Dominio: AA887YS		Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Randon	
Modelo	SR-CG-02+01	
Año	2012	
Tipo de caja	Caja abierta	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	120-129 RTV Pioli SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	26/12/2023
	Vencimiento	26/12/2024
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	27/6/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	No	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	A determinar
	Origen	Jujuy
	Destino	Mendoza
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	San Martín
	Hacia	Ciudad de Mendoza



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2395416  
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 800.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020303	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Manoplas/Manotas - Gemelos > Mal estado de bujes (silenblocks)	eje trasero

Figura 7. Fotovalidación y anomalías RTO del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024

*Daños en el Vehículo 1*

El camión tractor presentaba los siguientes daños: rotura de faros delanteros, rotura y desprendimiento parcial de rejilla delantera, con desplazamiento del paragolpes y abrasiones varias en sector frontal.





Figura 8. Daños materiales en el Vehículo 1. Se observa el sector anterior afectado. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2 (particular)</b>	<b>Tipo: Camioneta pick up cabina doble</b>	
Categoría	N1: vehículos para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Toyota	
Modelo	Hilux	
Caja	Abierta	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	San Martín
Ubicación de daños	Hacia	Ciudad de Mendoza
	Anterior, lateral izquierdo y posterior	

### *Daños en el Vehículo 2*

La camioneta de cabina doble presentaba daños en el sector anterior, como rotura, abrasiones y desprendimiento parcial del paragolpes delantero, descuadre del capó. En el lateral izquierdo, se observó desprendimiento parcial de moldura de guardabarros delantero y hundimiento del guardabarros trasero izquierdo. En el sector posterior, se identificó rotura, abrasiones, deformación y desprendimiento del paragolpes trasero, hundimiento, abrasiones y descuadre del portón y rotura de mica trasera izquierda.



Figura 9. Daños materiales del Vehículo 2 en su sector anterior. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 2024



Figura 10. Daños materiales del Vehículo 2 en su sector posterior. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 2024

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

<b>Vehículo 3</b>	<b>Tipo: Camioneta pick up cabina simple</b>	
Categoría	N1: vehículos para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Ford	
Modelo	F-100	
Caja	Abierta	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	San Martín
	Hacia	Ciudad de Mendoza
Ubicación de daños	Posterior, lateral izquierdo, lateral derecho y techo	

### *Daños en el Vehículo 3*

La camioneta de cabina simple presentaba los siguientes daños: abrasiones y hundimientos en el portón trasero, hundimiento y abrasiones del guardabarros trasero derecho, abrasiones en el lateral izquierdo, rotura de luneta y parabrisas, hundimiento y abrasiones en el techo.



Figura 11. Posición final del Vehículo 3, con el techo sobre el suelo del cantero central y su frente orientado hacia el cardinal suroeste. Fuente: [MendoVoz](#), 2024



Figura 12. Daños materiales en el Vehículo 3. Se observa el sector posterior afectado. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 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 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	A288458
Fecha de inscripción	28/10/2014
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

### 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	32	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia	Conductor 1	
Porte	Centro emisor	Libertador Gral. San Martín, Jujuy
	Sistema	Nacional
	Clase	A1.3, D1, E1
	Vencimiento	20/9/2024
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	27/1/2024

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Conducción	Con lesiones
2	Vehículo 2	Acompañante	Con lesiones
1	Vehículo 3	Conducción	Con lesiones
2	Vehículo 3	Acompañante	Con lesiones
7	Vehículo 3	Ocupante	Con lesiones

A los tres conductores se les realizó la prueba de alcoholemia por aire espirado la misma noche del accidente, arrojando en todos como resultado: 0,00 g/l de alcohol en sangre (negativo).

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

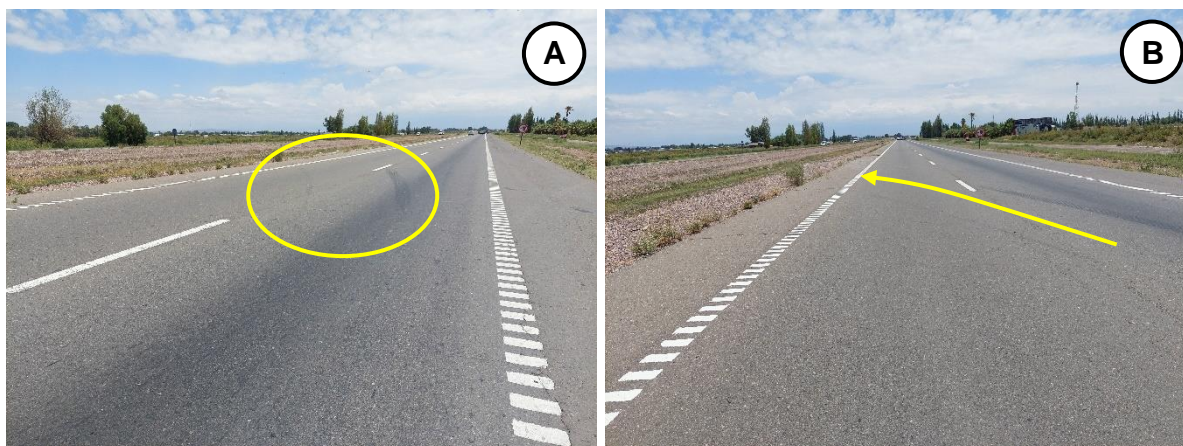


## 2.4. Secuencia fáctica

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 4 de enero de 2024 a las 21:30, un camión con semirremolque (Vehículo 1) que transitaba por la Ruta Nacional 7 con dirección hacia la Ciudad de Mendoza (este a oeste) colisionó por alcance con una camioneta de cabina doble (Vehículo 2), que a su vez colisionó por alcance a una camioneta de cabina simple (Vehículo 3). Los vehículos involucrados circulaban en el mismo sentido.

Luego de los impactos, el Vehículo 3 despistó hacia el cantero central (cardinal suroeste) e imprimió sobre el carril izquierdo una huella de derrape de 12 metros. Posteriormente, esta camioneta volcó en tonel sobre su lado izquierdo y se arrastró sobre la banquina sur por 9,5 metros. Luego continuó su arrastre por el cantero central en el mismo sentido y recorrió 15,8 metros hasta su posición final. El rodado quedó con el techo sobre el suelo del cantero central y el frente orientado hacia el suroeste.



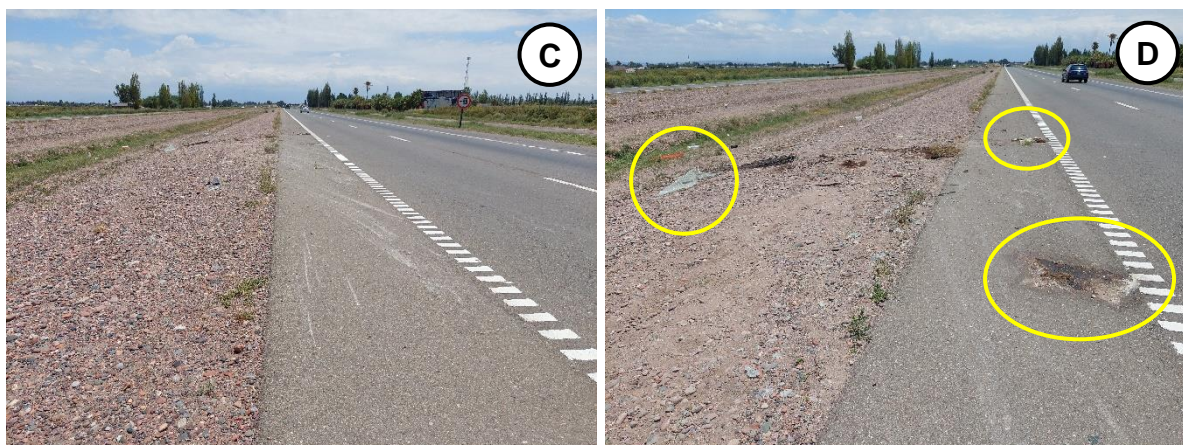


Figura 13. A y B: Huellas de derrape producidos por el Vehículo 3. C: Marcas de efracción producidas por el arrastre lateral del Vehículo 3. D: Restos vítreos y plásticos del Vehículo 3. Dentro del círculo de la izquierda se observa la luneta. Dentro de los óvalos de la derecha se observan los restos de un perro muerto. Fuente: JST, 2024



Figura 14. Posición final del Vehículo 3, con el techo sobre el suelo del cantero central y su frente orientado hacia el cardinal suroeste. Fuente: [Sitio Andino](#), 2024

El Vehículo 2, por su parte, despistó hacia la zona de costado de camino (cardinal noroeste) y atravesó longitudinalmente la banquina norte, donde dejó estampadas huellas de rodadura polvorientas por 8,6 metros. Luego atravesó en diagonal la zona de costado de camino y dejó huellas paralelas de 30,4 metros sobre la vegetación. Finalmente, recorrió de forma curvilínea 53,9 metros sobre la colectora Lateral Norte. En este último trayecto poscolisión, dejó impresas huellas de derrape de sus cuatro



ruedas sobre el terreno, hasta alcanzar su posición final sobre el margen norte de la colectora, con su frente orientado hacia el oeste.

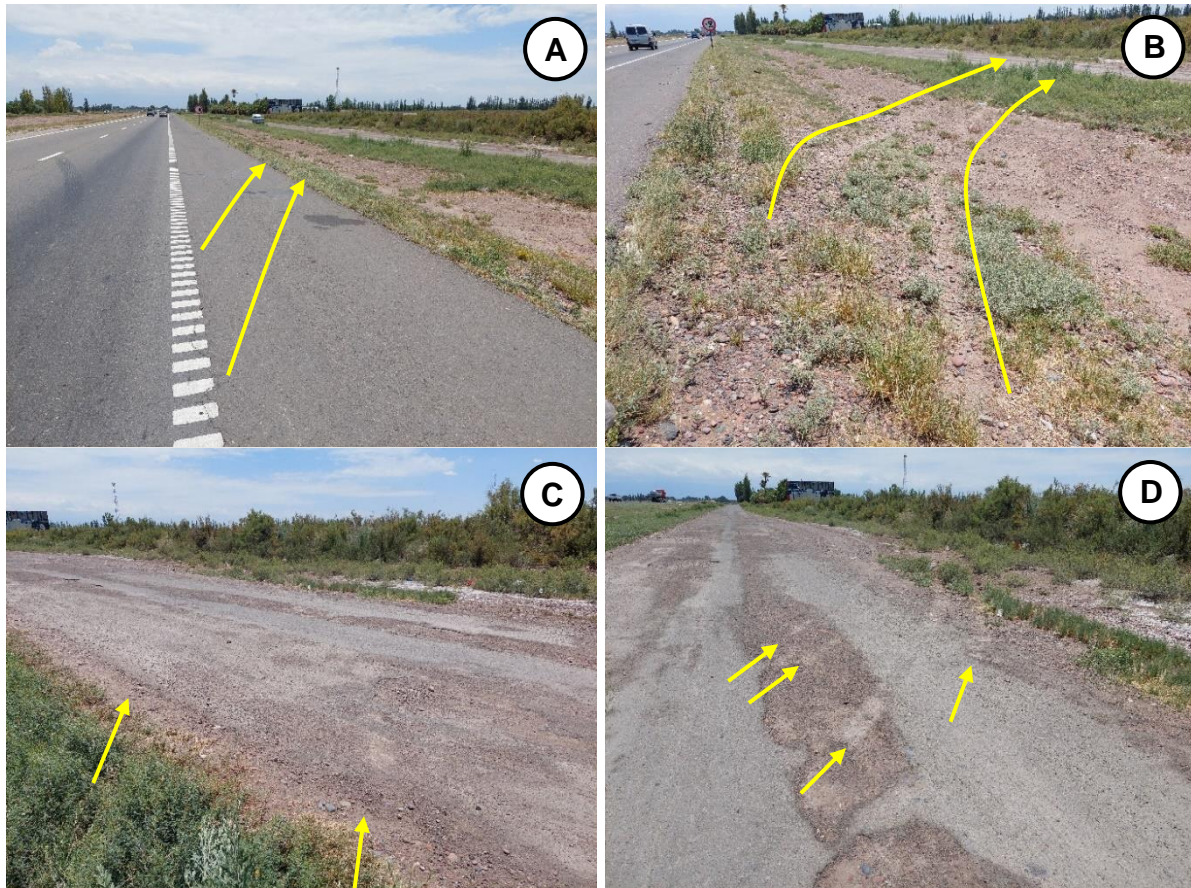


Figura 15. Despiste del Vehículo 2. A: Huellas de rodadura polvorientas sobre la banquina norte. B: Huellas sobre la zona de costado de camino. C: Tramo recorrido a través de la colectora Lateral Norte. Las flechas muestran el trayecto del rodado. D: Derrape final del Vehículo 2. Las flechas muestran el inicio de las improntas neumáticas. Fuente: JST, 2024



Figura 16. Posición final del Vehículo 2, al costado de la colectora Lateral Norte, con su frente orientado hacia el oeste. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 2024

Luego de los impactos, el Vehículo 1 continuó su circulación y se detuvo sobre la banquina norte de la Ruta Nacional 7. Sobre esta banquina se observó una huella de frenado dual, la cual se desvanece en su trayectoria hacia la zona de costado de camino, a 100 metros de la zona de conflicto. Cabe mencionar que personal municipal actuante refiere que el camión con semirremolque quedó posicionado sobre la banquina norte a aproximadamente unos 200 metros al oeste de la zona geográfica de impacto.



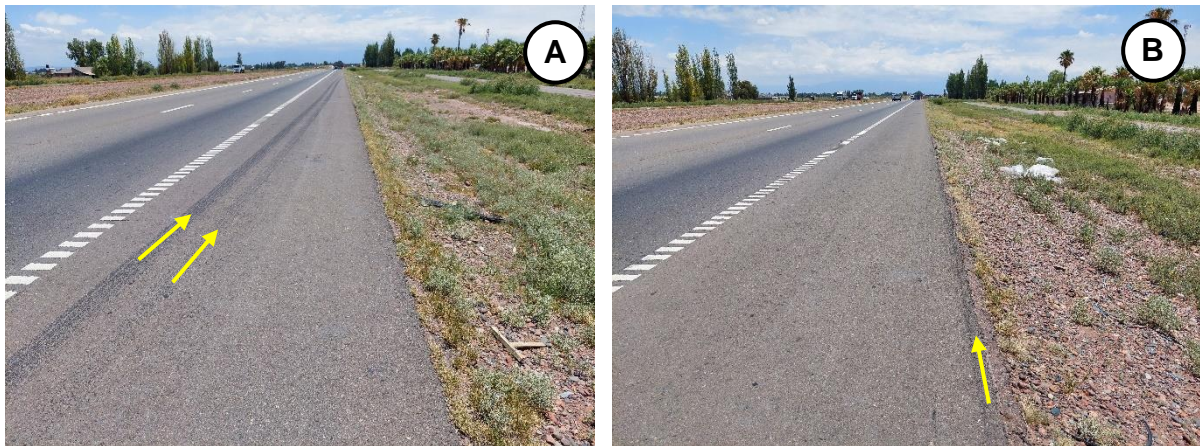


Figura 17. A: Huella de frenado dual sobre la banquina norte, compatible con la dirección del Vehículo 1. B: Huella de frenado que se desvanece en su trayectoria hacia la zona de préstamo. Fuente: JST, 2024



Figura 18. Posición final del Vehículo 1, sobre la banquina norte, con su frente orientado hacia el oeste. Fuente: Acta de accidente Nro. 18/24 de la Municipalidad de Maipú, 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:

- Al momento del relevamiento del lugar del suceso realizado por la JST, se observó la presencia de un perro muerto sobre la banquina sur, próximo a la posición final del Vehículo 3. De acuerdo a lo manifestado por los actores involucrados, se descartaría su vinculación al suceso investigado.
- La zona de impacto se ubica sobre el carril derecho (norte) de la ruta, debido al inicio de las improntas neumáticas, presencia de tierra y fluidos vehiculares sobre la carpeta asfáltica.
- De acuerdo con la ubicación de los daños materiales en los rodados involucrados, los sectores de contacto fueron: el sector anterior del Vehículo 1 con el sector posterior del Vehículo 2, el que a su vez tomó contacto en su sector anterior con el sector posterior del Vehículo 3, configurando colisiones por alcance
- Se tomó conocimiento de lo manifestado por los actores involucrados, quienes mencionaron las colisiones por alcance en el orden mencionado previamente en este informe. Se requieren datos adicionales para determinar las circunstancias de velocidades para los tres vehículos previo a las colisiones, de modo de esclarecer las condiciones en las que se produjo el suceso.
- De acuerdo a trascendidos periodísticos, el Vehículo 3 trasladaba trabajadores denominados “golondrinas” (personas que viajan a otras provincias para desempeñarse en chacras y en tareas agrícolas y de cosecha).
- El conductor del Vehículo 3 carecía de licencia de conducir, motivo de retención del vehículo por parte de las autoridades municipales.

## **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 San Martín

- Dirección de Tránsito, Prevención Ciudadana y Defensa Civil de Maipú
- Departamento de Accidentología de Maipú
- Juzgado vial 2 Maipú
- Oficina Fiscal 16
- Policía de la Provincia de Mendoza
- Servicio de Emergencias Coordinados

### **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]
- Formación de conductores de transporte automotor [AC122] (distancia de seguimiento)
- Traslado de personas en lugares no destinados para tal fin [AC33]
- Gestión de controles en la circulación [VC21]
- Animales sueltos [VC25]
- Conducción nocturna [VC33]

### **4. LIMITACIONES**

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

- Cuando se realizó el relevamiento accidentológico del lugar del suceso, ya no se encontraban los vehículos involucrados.



**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE