

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-30029144- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: IP. 218. Cargas. Colisión. El Borbollón. Mendoza

Resultados: 1 persona fallecida

Fecha y hora: 20 de marzo de 2024 6:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión con acoplado y 1 camión con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de abril de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 20/3/2024, 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: 218. IP. Cargas. Colisión. El Borbollón.

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.....	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	19
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	20
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	20
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	21
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	28
3. OBSERVACIONES.....	28
4. LIMITACIONES	28

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-2024-31479193-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.

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 20 de marzo de 2024 a las 6:30 aproximadamente, en el kilómetro 3313 de la Ruta Nacional 40 del departamento de Las Heras, se produjo una colisión entre un camión con acoplado (Vehículo 1) que circulaba en dirección noreste a suroeste, desde la provincia de Salta con destino a la provincia de Mendoza, y un camión con semirremolque de origen brasilero (Vehículo 2) que circulaba en sentido opuesto. Producto del accidente, uno de los conductores falleció y se registraron daños materiales en los vehículos.

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 3313 de la Ruta Nacional 40, en el distrito El Borbollón, departamento de Las Heras, provincia de Mendoza, ubicado en las coordenadas geográficas: -32.786786, -68.755856, a 16 kilómetros de la Ciudad de Mendoza.



Figura 1. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Calzada única, un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal
Semáforo	No aplica
Observaciones	La ruta se encuentra con obras viales en distintos sectores, desde el departamento de Las Heras hasta el límite con la provincia de San Juan.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la Ruta Nacional 40 presenta calzada única de doble sentido de circulación: de noreste a suroeste (desde San Juan hacia Mendoza) y viceversa, con un ancho total de 7,4 metros. Está compuesta por dos carriles de circulación, uno por cada sentido, cada uno de 3,7 metros de ancho.

Solo el carril noroeste (sentido hacia Ciudad de Mendoza) presenta banquina terrosa con un ancho variable de entre 5 a 6 metros. Del otro lado, existe una zona de obras terrosa.

La superficie de la calzada es de pavimento asfáltico y presenta fallas visibles, como grietas, ondulaciones y ahuellamiento. 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.



Figura 2. Vista general del lugar del lugar del suceso. Dirección del Vehículo 1 en la Ruta Nacional 40, con vista de noreste a suroeste, hacia Ciudad de Mendoza. Fuente: JST, 2024



Figura 3. Vista general del lugar del lugar del suceso. Dirección del Vehículo 2 en la Ruta Nacional 40, de suroeste a noreste, hacia San Juan. 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

Vehículo 1	Dominio: AD958QS	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Mercedes Benz	
Modelo	BMO 695 VERSION ATRON 1735 51	
Año	2019	
Tipo de caja	Caja abierta con baranda	
Configuración de ejes	1S-1D	
	Tipo	Cargas interjurisdiccional

Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Emisor	120-029 Planta Revesa SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	19/2/2024
	Vencimiento	19/2/2025
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	16/2/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Dominio: AE620HV		Tipo: Acoplado
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Helvética	
Modelo	AC 3E BV	
Año	2021	
Tipo de caja	Caja abierta con barandas	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	120-029 Planta Revesa SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	19/2/2024
	Vencimiento	19/2/2025
RUTA	Validación	16/2/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Cajas vacías
	Origen	Salta
	Destino	Mendoza
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 40
	Desde	San Juan
	Hacia	Ciudad de Mendoza



Figura 4. Fotovalidación RTO del camión tractor y acoplado del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El camión tractor presentó daños en el sector anterior, consistente en trizado del parabrisas. En su lateral izquierdo, sufrió desprendimiento total del espejo retrovisor externo, abrasiones y hundimiento de la cabina dormitorio, rotura de tanque de combustible, desprendimiento de barandas laterales, torsión de llanta y rotura de neumático externo del eje trasero. En el sector superior, se observó desprendimiento de arcos de lona, lona parcialmente desprendida y rajada. Se identificó la orientación de las fuerzas actuantes de adelante hacia atrás y de izquierda a derecha.



Figura 5. Daños materiales del camión tractor del Vehículo 1. Se observa el lateral izquierdo mayormente afectado. Fuente: JST, 2024

El acoplado presentaba daños en el sector anterior, consistente en el desprendimiento total del sistema de enganche y torsión de barandas. En el lateral izquierdo se observó desprendimiento de barandas, torsión de llantas y rotura de cubiertas externas del eje medio y trasero. En el sector posterior se constató desprendimiento del portón trasero. En el lateral derecho, los daños consistieron en el desprendimiento de barandas, torsión de llanta del eje trasero externo y rotura de dos cubiertas del eje trasero. En el sector superior se observó el desprendimiento de arcos de lona, lona desprendida y rajada. Se identificó la orientación de las fuerzas actuantes de adelante hacia atrás y de izquierda a derecha, tal como se observó en la unidad tractora del vehículo.



Figura 6. Daños materiales del acoplado del Vehículo 1. Se observa el sector anterior, lateral izquierdo y sector posterior afectados. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2	Dominio: IUM3437	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Volvo	
Modelo	FM 370 4X2T Euro 5	
Año	2013	
Tipo de caja	Plato de enganche	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Argentina
	Resultado	Apto
	Realizada	2/5/2023
	Vencimiento	2/5/2024
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	A determinar
	PAUT	A determinar
	Orden de Servicio	No
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	A determinar

	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Dominio: JCD5D53		Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Librelato	
Modelo	A determinar	
Año	A determinar	
Tipo de caja	Caja cerrada	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Brasil
	Resultado	A determinar
	Realizada	A determinar
	Vencimiento	A determinar
Registro CNRT	Estado	A determinar
	Número de empresa	A determinar
	PAUT	A determinar
	Orden de Servicio	No
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	A determinar
Servicio	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	Vacío
Sentido de circulación	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
	Vía	Ruta Nacional 40
	Desde	Ciudad de Mendoza
	Hacia	San Juan



Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
010303	L	Sistema de Dirección > Caja de Dirección > Pérdidas de aceite	
09030105	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Parabrisas > Descripción libre	FISURAS
10010302	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Placas o Bandas Retroreflectivas > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada	ESTADO DE BANDAS DELANTERAS

Figura 7. Fotovalidación y anomalías RTO del Vehículo 2. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

El camión tractor presentó destrucción general de la cabina, mayormente afectada en la zona del habitáculo del conductor. Se identificó la orientación de las fuerzas actuantes de adelante hacia atrás y de izquierda a derecha.

El semirremolque presentó daños en el sector anterior y el lateral izquierdo (anterior); torsión y desprendimiento de soportes de estructura de caja, desprendimiento y rotura parcial de lona. La orientación de las fuerzas actuantes se estableció de adelante hacia atrás y de izquierda a derecha.



Figura 8. Daños materiales del Vehículo 2. Se observa el sector anterior y lateral izquierdo afectados, en especial zona del habitáculo del conductor. Fuente: JST, 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	A925811
Fecha de inscripción	30/12/2020
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.)

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

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

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	44	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	30	Fallecido

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Municipalidad de San Lorenzo, Salta
	Sistema	Municipal
	Clase	D1
	Vencimiento	27/11/2024
LiNTI	Categoría	No cuenta con la licencia nacional de conducir
	Vencimiento	transporte interjurisdiccional

Tabla 8. Otras personas involucradas

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

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Acompañante	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 40 con dirección de noreste a suroeste (hacia la Ciudad de Mendoza) y el Vehículo 2 circulaba por la misma vía, pero en sentido opuesto, es decir, de suroeste a noreste (hacia San Juan).

El Vehículo 2 se cruzó al carril de circulación opuesto e impactó contra el Vehículo 1. El tipo de colisión entre los vehículos fue primeramente por raspado positivo entre el Vehículo 2 y el camión tractor del Vehículo 1 y luego una colisión del tipo frontal angular entre el Vehículo 2 y el acoplado del Vehículo 1. La zona de impacto se ubica sobre el carril noroeste de la ruta (mano hacia la Ciudad de Mendoza).





Figura 9. Dentro de los óvalos se observa la zona de impacto sobre el carril noroeste (mano hacia la Ciudad de Mendoza). Se observa sobre la calzada y banquina, suciedad y restos vehiculares. Fuente: JST, 2024

Los sectores de contacto iniciales entre los vehículos fueron; el sector frontal izquierdo del camión tractor correspondiente al Vehículo 2, con el lateral izquierdo de la cabina del camión tractor correspondiente al Vehículo 1. Por la misma acción dinámica y direcciones de los rodados involucrados, el Vehículo 2 continuó su dirección tomando contacto físico con el lateral izquierdo de la caja del camión tractor del Vehículo 1, para luego impactar al acoplado del Vehículo 1 por su sector frontal izquierdo, lo cual produjo daños en la parte anterior y lateral izquierdo del acoplado y el desprendimiento total del sistema de enganche.

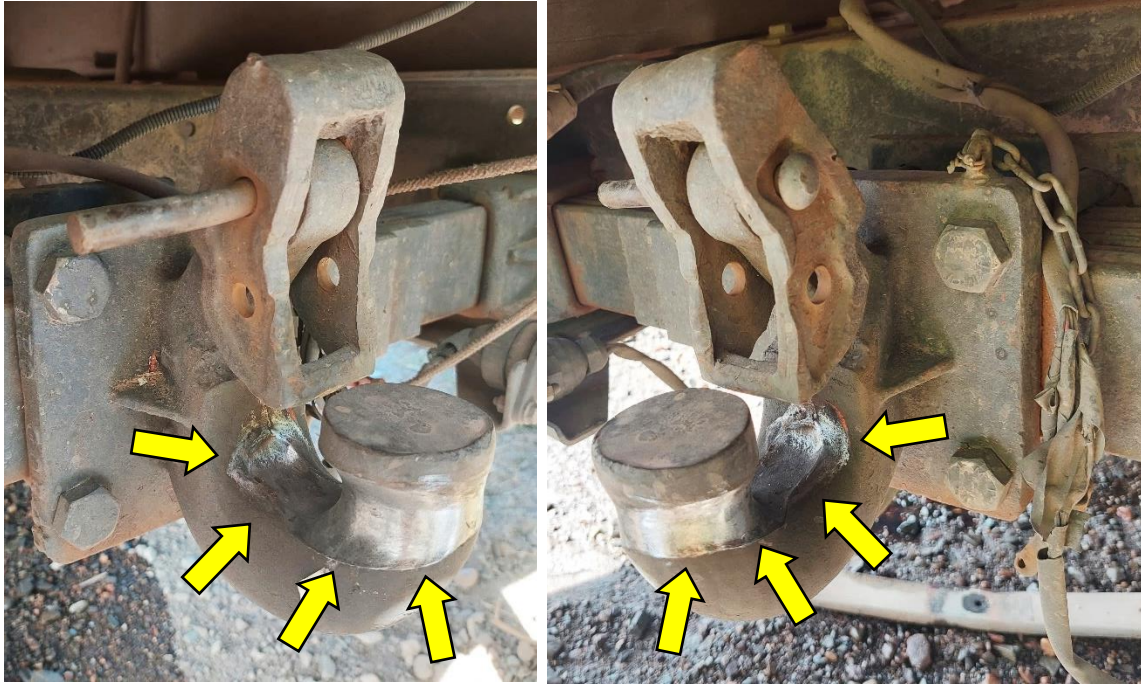


Figura 10. Gancho de enganche del camión tractor del Vehículo 1. Las flechas indican el desgaste excesivo (por fricción) del diámetro exterior del enganche. Asimismo, faltante del seguro pasador. Fuente: JST, 2024



Figura 11. Lanza que une el acoplado con el camión tractor del Vehículo 1, completamente desprendido, a un costado de la vía. Fuente: JST, 2024



Figura 12. Extremos de la lanza. En la fotografía de arriba y dentro del óvalo, se observa el ojal de enganche con desgaste excesivo por fricción. En las fotografías de abajo, se observan los extremos solidarios al acoplado con signos de fractura por tracción. Fuente: JST, 2024

Luego de la colisión, el camión tractor del Vehículo 1 quedó sobre el margen noroeste de la ruta, a 16 metros de la zona de impacto, con su frente orientado hacia el sur. El acoplado del Vehículo 1, por su parte, quedó sobre el margen noroeste de la ruta,

prácticamente sobre la zona de impacto, con su frente orientado hacia el cardinal suroeste.



Figura 13. Posición final del Vehículo 1. Se observa mayormente ubicado sobre el margen noroeste de la ruta. Fuente: JST, 2024

El Vehículo 2 dejó impresa una huella de frenado dual de 38 metros de longitud junto con hendiduras sobre la calzada (provocadas por el contacto de la llanta sobre el pavimento asfáltico), desde la zona de impacto hasta su posición final, ubicada mayormente sobre el carril de circulación opuesto, con su frente orientado hacia el cardinal noreste.



Figura 14. Trayectoria posimpacto del Vehículo 2. A la izquierda (vista hacia San Juan) se observa una huella de frenado dual y a la derecha (vista hacia Ciudad de Mendoza) la misma huella de frenado dual junto con hendiduras lineales intermitentes sobre la calzada. Fuente: JST, 2024



Figura 15. Posición final del Vehículo 2. Se observa mayormente ubicado sobre el carril de circulación opuesto. 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:

- El Conductor 1 manifestó al personal de la JST que viajaba desde la provincia de Salta hacia la localidad de Ugarteche, Luján de Cuyo, provincia de Mendoza, para buscar tomates, por eso llevaba cajas vacías. Cerca de las 6:30, cuando aún era de noche, vio cómo el Vehículo 2 de pronto se le vino encima, por lo que trató de esquivarlo, tirándose para la banquina de su derecha.
- De acuerdo con los indicios relevados en el lugar del suceso, se sitúa la zona de impacto en el carril noroeste de la calzada, que corresponde al sentido de circulación de la mano hacia la Ciudad de Mendoza.
- El dosaje de alcoholemia por aire expirado arrojó resultado negativo para el Conductor 1.
- El Conductor 2 falleció en el lugar del suceso.

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 Las Heras
- Guardia Urbana Municipal de Las Heras
- 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]
- Procesos vinculados al licenciamiento / actualización / control de conductores profesionales de transporte automotor [AC12]
- Aspectos vinculados a los remolques / la carga transportada [VH16] (sistema de enganche)
- Estado / conservación de la infraestructura vial [VC12]
- Conducción nocturna [VC33]

4. LIMITACIONES

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

- Al momento del relevamiento, se había realizado la remoción de partes y restos de los vehículos accidentados a un costado de la vía.
- Imposibilidad de realizar una inspección detallada de los vehículos involucrados en el lugar del suceso.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE