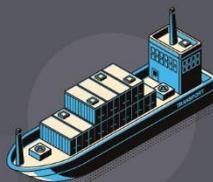
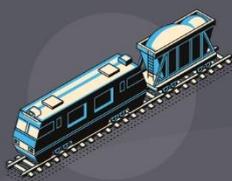


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 114. IP. Cargas, colisión múltiple, Las Flores, Buenos Aires

Fecha y hora: 25/07/2022 19:15

Resultados: una persona fallecida y dos personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-77792856- -APN-DNISAU#JST

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

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: 114. IP. Cargas, colisión múltiple, Las Flores, Buenos Aires; Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	6
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	6
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	8
2.2.3. DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	22
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	22
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	22
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	24
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	29
3. OBSERVACIONES	30
4. LIMITACIONES.....	30



INTRODUCCIÓN

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 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).

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, 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

DUT: Documento Universal de 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-2022-81731588-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 de RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción.

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

1. descripción de la información recolectada

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

1.1. Reseña del suceso

El suceso ocurrió el lunes 25 de julio de 2022 a las 19:15 en el kilómetro 211 de la Ruta Nacional 3, partido de Las Flores, provincia de Buenos Aires. Por motivos que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple entre cuatro



camiones de carga. La colisión se produjo cuando el Vehículo 1, que circulaba desde la localidad de San Miguel del Monte hacia la localidad de Azul, pasando el kilómetro 211 se desvió de su carril de circulación e ingresó en el carril de circulación de los otros tres vehículos involucrados que circulaban en sentido opuesto, es decir, desde la localidad de Azul hacia la localidad de San Miguel del Monte. Producto de la maniobra realizada por el conductor del Vehículo 1, se produjo la colisión entre los cuatro vehículos. Como resultado del suceso, se registraron daños materiales en los rodados y de las seis personas involucradas, una falleció en el lugar, otras dos resultaron lesionadas y las demás resultaron ilesas.



Figura 1. Área del suceso, con las posiciones finales del tractor y semirremolque correspondiente al Vehículo 3. Fuente JST, 2022



Figura 2. Lugar del suceso, con el Vehículo 3. Fuente JST, 2022

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.

1.1.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Un carril para cada sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Húmeda
Luminosidad	Atardecer
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	Por niebla o neblina



Medio	
Obstáculos	Visuales
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	No

Señalización horizontal

Se observó en la calzada la presencia de líneas discontinuas de color blanco divisoras de los carriles de circulación y en los laterales de la calzada, líneas blancas continuas que demarcan el límite de la calzada con la zona de banquetas.

Señalización vertical

Se observó la presencia del cartel progresivo kilométrico 211 de la Ruta Nacional 3 a 338 metros del área de impacto.



Figura 3. Cartel progresivo kilométrico 211 de la Ruta Nacional 3. Fuente JST, 2022



Figura 4. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022

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 (cargas)	Dominio: PMB457	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	G410 A	



Vehículo 1 (cargas)	Dominio: PMB457	Tipo: Camión tractor
Año	2016	
Tipo de caja	Tractor	
Configuración de ejes	S1 - D1	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	08/11/2021
	Vencimiento	08/11/2022
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	13/6/2022
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Daños totales en cabina de unidad tractora	
Dominio: MYV318	Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Cormetal	
Modelo	S-2-13500-CH29J21	
Año	2013	
Tipo de caja	Caja abierta volcadora	
Configuración de ejes	S1 - D1 - D2	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	23/08/2021
	Vencimiento	23/08/2022
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	18/1/2022
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Descripción de daños	A determinar	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	RN 3
	Desde	San Miguel del Monte
	Hacia	Azul



Fecha Revisión: 08/11/2021
Fecha Vencimiento: 08/11/2022
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 140781
Taller: (081) REVICAUÑELAS S.A.



Fecha Revisión: 23/08/2022
Fecha Vencimiento: 23/08/2023
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 869931
Taller: (060) Verificación Olavarría S.A.



Figura 5. Fotovalidación RTO del Vehículo 1. Fuente: CENT, 2022

Daños en el Vehículo 1

El vehículo 1 presentó daños totales en la carrocería de la cabina, un gran hundimiento y deformación, como se puede observar en las siguientes imágenes.



Figura 6. Daños en el Vehículo 1, sector frontal angular izquierdo. Fuente: JST, 2022



Figura 7. Daños en el Vehículo 1, sector posterior angular derecho. Fuente: JST, 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: MQC889	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Iveco	
Modelo	170 E22	
Año	2013	
Tipo de caja	Caja cerrada (furgón)	



Vehículo 2 (cargas)	Dominio: MQC889	Tipo: Camión tractor
Configuración de ejes	S1 - D1	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	17/11/2021
	Vencimiento	17/11/2022
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	8/9/2021
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
Descripción de daños	Lateral izquierdo	
Descripción de daños	Leve roce en espejo retrovisor	
Dominio: JOI196		Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Hermann	
Modelo	S VT 2E 82	
Año	2011	
Tipo de caja	Batea volcable	
Configuración de ejes	S1 - D2	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	16/03/2022
	Vencimiento	16/03/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	A determinar
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	A determinar
Descripción de daños	Lateral izquierdo	
Descripción de daños	Daño en llanta y neumático de eje trasero	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	RN 3
	Desde	Azul
	Hacia	San Miguel del Monte



Fecha Revisión: 17/11/2021
Fecha Vencimiento: 17/11/2022
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 217500
Taller: (060) Verificación Olavarría S.A.



Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 610462
Taller: (084) Inspec. Técnica San Justo S.A.



Figura 8. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022

Daños en el Vehículo 2

El vehículo 2 presentó daños en el espejo retrovisor izquierdo y en su rueda posterior izquierda.



Figura 9. Daños en el espejo retrovisor izquierdo del Vehículo 2. Fuente: JST, 2022



Figura 10. Daños en la rueda posterior izquierda, posterior angular izquierdo del Vehículo 2. Fuente: JST, 2022



Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (cargas)	Dominio: PFH088	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Volkswagen	
Modelo	17 250E	
Año	2015	
Tipo de caja	Tractor	
Configuración de ejes	S1 - D1	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	26/02/2021
	Vencimiento	26/02/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	11/3/2022
	Clase de carga habilitada	Carga fraccionada, carga masiva o a granel, cargas peligrosas
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	
Descripción de daños	Daños en carrocería y desprendimiento de eje trasero	
Dominio: GTE978	Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Bonano	
Modelo	SC	
Año	2007	
Tipo de caja	Sider	
Configuración de ejes	S1 - D1	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	13/10/2021
	Vencimiento	13/10/2022
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	4/2/2022
	Clase de carga habilitada	Cargas peligrosas, carga fraccionada, carga internacional, carga masiva o a granel
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	
Descripción de daños	Daños en la carrocería	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí



	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	RN 3
	Desde	Azul
	Hacia	San Miguel del Monte

Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 152567
Taller: (095) La Verificadora del Norte S.R.L.



Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: S 148214
Taller: (095) La Verificadora del Norte S.R.L.



Figura 11. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022



Daños en el Vehículo 3

El Vehículo 3 presentó daños en toda su estructura, con incidencia en su lateral izquierdo, con afecciones en la cabina y en la rueda delantera izquierda de la unidad tractora. El semirremolque también presentó daños en toda su estructura.



Figura 12. Daños en la estructura de la unidad tractora, sector frontal angular izquierdo del Vehículo 3. Fuente: JST, 2022.



Figura 13. Daños en la estructura del semirremolque del Vehículo 3, sector posterior. Fuente: JST, 2022

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

Vehículo 4 (cargas)	Dominio: JJK403		Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	LS 1634		
Año	2010		
Tipo de caja	A determinar		
Configuración de ejes	S1 - D1		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Resultado	Apto	
	Realizada	05/10/2020	
	Vencimiento	05/10/2021	
RUTA	Estado	Vencida	
	Validación	26/8/2021	
	Clase de carga habilitada	Carga fraccionada, carga masiva o a granel, cargas peligrosas	
Ubicación de daños	Anterior		
Descripción de daños	Daño de carrocería en excéntrico anterior derecho		
Dominio: AB847RN		Tipo: Semirremolque	



Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Salto	
Modelo	AC CH	
Año	2017	
Tipo de caja	A determinar	
Configuración de ejes	S1 - D1 - D2	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Resultado	Apto
	Realizada	05/10/2020
	Vencimiento	05/10/2021
	Estado	Vencida
RUTA	Validación	18/2/2021
	Clase de carga habilitada	Carga masiva o a granel, carga fraccionada, cargas peligrosas
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Descripción de daños	Daños en la carrocería	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	RN 3
	Desde	Azul
	Hacia	San Miguel del Monte



Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: R 061401
Taller: (060) Verificación Olavarría S.A.



Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: R 061402
Taller: (060) Verificación Olavarría S.A.



Figura 14. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022.

Daños en el Vehículo 4

La unidad tractora del Vehículo 4 presentó daños en el sector frontal, con mayor incidencia hacia el lateral derecho, mientras que el semirremolque presentó deformaciones en el sector angular delantero izquierdo.



Figura 15. Daños en la unidad tractora del Vehículo 4, sector angular delantero derecho. Fuente: JST, 2022



Figura 16. Daños en el semirremolque del Vehículo 4, sector angular delantero derecho. Fuente: JST, 2022



1.2. 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 del vehículo involucrado en el suceso.

1.2.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 6. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Empresa operadora del servicio del Vehículo 1 (Cargas)	
Certificado RUTA	A410125
Fecha de inscripción	26/5/2016
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 7. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Cargas)	
Certificado RUTA	B105959
Fecha de inscripción	08/9/2021
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 8. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 3

Documento Universal de Transporte	
Empresa operadora del servicio del Vehículo 3 (Cargas)	
Certificado RUTA	A419673
Fecha de inscripción	25/2/2016
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 9. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 4

Empresa operadora del servicio del Vehículo 4 (Cargas)	
Certificado RUTA	A155436
Fecha de inscripción	09/5/2014
Tipo de transportista	Fletero
Categoría del transportista	Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.)



1.2.2. Personal involucrado

Tabla 10. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	24	Fallecido
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	48	lleso
Conductor 3	Vehículo 3	Conducción efectiva	Varón	52	Lesionado
Conductor 4	Vehículo 4	Conducción efectiva	Varón	32	Lesionado

Tabla 11. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	Cargas generales	Cargas generales
	Vencimiento	10/09/2023	17/02/2023
Tipo de Licencia		Conductor 3	Conductor 4
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	Cargas generales	A determinar
	Vencimiento	26/04/2023	A determinar

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



Tabla 12. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 3	Acompañante	Lesionado
1	Vehículo 4	Acompañante	Ileso

1.3. 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 lunes 25 de julio de 2022, a las 19:15, el Vehículo 1 circulaba por la Ruta Nacional 3 con sentido cardinal de noreste-suroeste, es decir, desde la ciudad de San Miguel del Monte hacia la ciudad de Azul, mientras que los otros tres vehículos involucrados circulaban por la misma ruta, pero en sentido opuesto, es decir, desde la ciudad de Azul hacia la ciudad de San Miguel del Monte. El Vehículo 2 circulaba por delante del Vehículo 3 y, tras este, circulaba el Vehículo 4.



Figura 17. Sentido de circulación del Vehículo 1 hacia la ciudad de Azul. Fuente: JST, 2022



Figura 18. Sentido de circulación hacia la ciudad de San Miguel del Monte de los vehículos 2, 3, y 4.

Fuente: JST, 2022. Fuente: JST, 2022

Por cuestiones que se encuentran bajo investigación, el Vehículo 1 invadió el carril de circulación de los otros tres rodados involucrados y rozó con su sector lateral izquierdo el sector izquierdo de Vehículo 2. Posterior a ello, continuó su trayectoria en el mismo sentido y dirección y colisionó al Vehículo 3 en su lateral izquierdo, lo que ocasionó el vuelco de la unidad sobre la cinta asfáltica y la zona de préstamo adyacente a su circulación. Por último, el Vehículo 4 colisionó con su sector angular delantero derecho en el sector bajo del chasis del semirremolque del Vehículo 3 al momento que se encontraba volcando hacia su lateral derecho.



Figura 19. Área del suceso ubicada a 338 metros hacia la ciudad de Azul del cartel progresivo kilométrico 211 de la Ruta Nacional 3. Fuente: JST, 2022



Figura 20. Área del suceso, abrasiones, fluidos vehiculares sobre la calzada y ubicación final del Vehículo 3. Fuente: JST, 2022



Figura 21. Área del suceso, abrasiones, fluidos vehiculares sobre la calzada. Fuente: JST, 2022

Como posición final, se pudo determinar que el Vehículo 3 quedó volcado sobre su lateral derecho, orientado en diagonal a la vía, con el sector anterior sobre su carril de circulación original y ocupando la banquina y zona de préstamo adyacentes. Por su parte el Vehículo 4 finalizó sobre la calzada, posicionado perpendicular a la ruta y con su frente orientado hacia la banquina opuesta a la de su circulación original. Con respecto a la posición final de los vehículos 1 y 2, no fue posible determinarlas, ya que al momento del relevamiento los vehículos habían sido removidos y, por la magnitud del suceso, el escenario se encontraba alterado producto de las maniobras de asistencia posteriores al accidente.



Figura 22. Fotografía del Vehículo 3 al momento de la inspección ocular. Fuente: JST, 2022



Figura 23. Partes de los vehículos 3 y 4 en el lugar del suceso al momento de la inspección ocular, vista desde el préstamo del carril con sentido hacia la ciudad de San Miguel del Monte. Fuente: JST, 2022.



Figura 24. Momento posterior al suceso, posiciones finales de los vehículos 3 y 4, vista desde la banquina adyacente al carril con sentido hacia la ciudad de Azul. Fuente: [El Popular](#), 2022.

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

- Cruce de carril del vehículo 1 hacia el carril opuesto.
- Vehículos 2, 3 y 4 transitaban en su mano de circulación previo al suceso.
- Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

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

- Fiscalía: Ayudantía Fiscal de Las Flores
- Policía: Policía seguridad comunal Las Flores y Policía científica Las Flores
- Bomberos: Bomberos voluntarios Las Flores
- Ambulancia: Hospital Las Flores
- Concesión vial: Corredores Viales SA



2. 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:

- Factores y elementos asociados a la distracción en la conducción.
- Duración y configuración de la jornada laboral, pausas y descansos.

3. LIMITACIONES

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

- Debido al tiempo transcurrido entre el momento del suceso y el del relevamiento de la JST, la escena fue modificada, por lo que se pudieron haber perdido o desnaturalizado indicios o evidencia material de interés accidentológico, sustanciales para una reconstrucción más precisa del suceso investigado.