

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-17884874-APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 153. IP. Cargas. Vuelco y colisión. Palomitas II. Salta

Fecha y hora: 15 de febrero de 2023, 6:45, aproximadamente (UTC-3)

Vehículos: un camión con acoplado y un automóvil

Resultados: tres personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



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: 153. IP. Cargas. Vuelco y colisión. Palomitas II. Salta. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
1.1. RESEÑA DEL SUCESO	7
1.2. FACTORES FÍSICOS.....	8
1.2.1. VÍA Y ENTORNO	8
1.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	12
1.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	16
1.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	16
1.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	16
1.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	17
1.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	24
2. OBSERVACIONES.....	25
3. LIMITACIONES.....	25



INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de 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 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

A/D: A determinar

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-2023-23622689-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 del vehículo involucrado en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción

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 tuvo lugar en la Ruta Nacional 9, en el kilómetro 1534, en el departamento de General Güemes, provincia de Salta, a 720 metros desde el acceso al paraje Palomitas, con sentido hacia el paraje Cabeza de Buey (norte). Por motivos que se encuentran bajo investigación, un camión con acoplado que circulaba hacia el norte despistó al intentar tomar una curva, volcó y colisionó con un automóvil particular que circulaba en sentido contrario. Resultaron lesionados el conductor y dos ocupantes del automóvil.



Figura 1. Posición final del camión y chasis del acoplado al momento del relevamiento (desplazados de su posición original) y de la caja del vehículo remolcado. Fuente: JST, 2023

1.2. 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.

1.2.1. Vía y entorno

El tramo donde ocurrió el suceso es una zona rural sobre la RN 9, próximo al ingreso al paraje Palomitas, con trazado geométrico de curva horizontal, con un radio de 570 metros aproximadamente. Se ubica en las coordenadas geográficas aproximadas -24.899443, -64.980657 (ver Figura 2).



Figura 2. Localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Calzada única de cuatro carriles, dos por cada sentido de circulación
Geometría del tramo	Curva
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Amanecer
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	A determinar
Obstáculos	A determinar
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No



Medio	
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

Calzada: en el tramo donde ocurrió el suceso, la RN 9 presenta una calzada con cuatro carriles de circulación con un ancho útil de 12,2 m, dos carriles con sentido hacia el paraje Cabeza de Buey (norte) y dos hacia el acceso al paraje Palomitas (sur). A su vez, ambos sentidos se encuentran divididos por una doble línea continua de color amarillo para cada sentido de circulación y por una línea discontinua de color blanco entre carriles de igual sentido de circulación (ver Figura 3). La calzada está constituida por carpeta asfáltica pulimentada por el tránsito, la cual se hallaba seca y limpia al momento del suceso.

Banquina (contigua con sentido hacia Cabeza de Buey): en la zona donde se comienzan a visualizar indicios sobre la calzada, está conformada por ripio y material vegetal (pasto). En la zona de choque con la infraestructura vial, la banquina está parcialmente asfaltada y cuenta con un ancho útil de 2,9 metros. Además, existe un desnivel en la interfaz con la calzada, la cual se encuentra por encima de la banquina (ver Figura 8).

Barrera de contención: barrera de contención semirrígida tipo *flex beam* ubicada al costado de la banquina este, con una altura de 40 centímetros, que inicia 450 metros hacia el norte del mojón progresivo kilométrico 1534. Pasados los primeros 4 metros del extremo sur de la barrera, se observan marcas de fricción de color negro y deformaciones intermitentes por un espacio de 57 metros sobre su cara interna.

Señalización: en el tramo del sitio del suceso, la RN 9 presenta señalización horizontal y vertical. La horizontal indica la división de carriles con líneas blancas discontinuas, la prohibición de sobrepaso bidireccional con una doble línea continua de color amarillo y bordes de calzada con una línea blanca continua. Asimismo, sobre la calzada del carril rápido con sentido hacia Cabeza de Buey y 240 metros al norte desde ingreso al paraje Palomitas, se ubicaba el inicio de bandas óptico sonoras de



forma intermitente por un espacio de 430 metros. Sobre el mismo carril y sentido, 25 metros más adelante, se localizaba una señal en forma de triángulo que indica “atención” y, seguida de esta última y a 20 metros, otra que indica una curva amplia. Por otra parte, la señalización vertical consta de tres tipos de señales contiguas a la banquina en sentido de circulación hacia Cabeza de Buey: la primera, a 254 metros hacia el norte del ingreso al Paraje Palomitas, consistente en un cartel que indicaba mediante una leyenda “CURVA EN PENDIENTE Y PRONUNCIADA A 500 MTS”; la segunda, a 272 metros del primero, una señal que indica una curva pronunciada; finalmente, a 160 metros de la última señal constatada, se ubica el inicio de paneles de prevención y postes reflectivos que se prolongan por un espacio de 85 metros (ver Figura 4).



Figura 3. Cotas métricas de la vía y señalización horizontal en el tramo del sitio del suceso. Fuente: JST, 2023

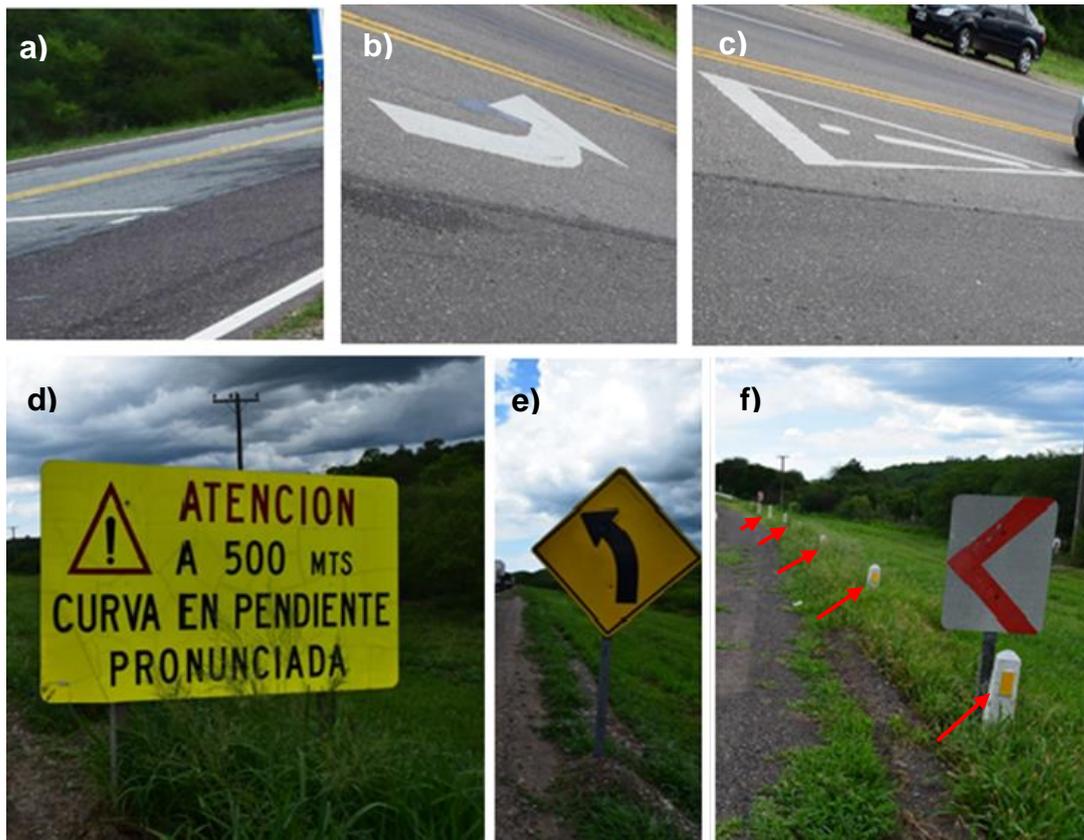


Figura 4. Señalización horizontal y vertical documentada en el tramo del sitio del suceso con sentido sur a norte: a) Líneas para reducción de velocidad sobre el carril rápido de progresiva sur-norte; b) Demarcación horizontal que indica “curva amplia a la izquierda”, c) Demarcación horizontal que indica “atención”; d) Cartel preventivo de “curva amplia a la izquierda”; e) Cartel preventivo de proximidad de curva peligrosa; y f) Paneles de prevención simples y postes reflectivos. Fuente: JST, 2023

1.2.2. 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 (cargas)	Dominio: MKF511	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	P360 B6X2	
Año	2013	



Vehículo 1 (cargas)	Dominio: MKF511	Tipo: Camión tractor
Tipo de caja	Caja frigorífica	
Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	050-049 Verificar SA
	Resultado	Apto
	Realizada	27/5/2022
	Vencimiento	27/5/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	14/9/2022
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Dominio: IWK994		Tipo: Acoplado
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Cormetal	
Modelo	AC-2-8750-CH86B	
Año	2010	
Tipo de caja	Caja cerrada isotérmica	
Configuración de ejes	2S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	050-049 Verificar SA
	Resultado	Apto
	Realizada	15/2/2022
	Vencimiento	15/2/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	9/2/2023
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Carne vacuna
	Origen	Santiago del Estero
	Destino	San Salvador de Jujuy
Sentido de circulación	Vía	RN 9
	Desde	Paraje Palomitas
	Hacia	Paraje Cabeza de Buey



Figura 5. Fotovalidación del Vehículo 1 y anomalías detectadas en camión tractor y acoplado respectivamente. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

El camión tractor presenta abolladuras, deformaciones y huellas de fricción en el lateral derecho de la cabina del tractor, al igual que desprendimiento de paneles de caja frigorífica. Por otra parte, el acoplado presenta despedimiento de la caja isotérmica.



Figura 6. Daños en el vehículo 1: a y b) camión tractor y caja frigorífica; c y d) caja isotérmica y chasis del acoplado respectivamente. Fuente: JST, 2023

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Sedán	
Categoría	M1: vehículo para transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Fiat	
Modelo	Siena	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RN 9
	Desde	Paraje Cabeza de Buey
	Hacia	Paraje Palomitas
Ubicación de daños	Anterior	

Daños en el Vehículo 2

El vehículo particular presenta daños en mitad anterior que incluyen capó descuadrado, abollado y deformado, parabrisas fracturado, deformaciones y abolladuras en paragolpes y guardabarros delanteros y techo.



Figura 7. Daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

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

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a la empresa transportista y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

1.3.1. Empresa operadora del servicio

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

Certificado RUTA	392820
Fecha de inscripción	Anterior 9/2012
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.)

1.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	39	Ileso



Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	A determinar
	Sistema	A determinar
	Clase	A.1.4, B.2, E.1 y G.2.
	Vencimiento	A determinar
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	27/7/2023

Tabla 7. Otras personas involucradas

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

1.4. 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.

Momentos previos al suceso, el camión con acoplado (Vehículo1) circulaba con sentido sur a norte por la RN 9 (sentido hacia el paraje Cabeza de Buey), en la provincia de Salta. Por la misma vía de circulación y en sentido contrario (hacia el acceso al paraje Palomitas), lo hacía el automóvil Fiat Siena (Vehículo 2). Por motivos que se encuentran bajo investigación, 360 metros hacia el norte del mojón progresivo kilométrico 1534 de la mencionada ruta, el Vehículo 1, al ingresar a la curva, realizó una maniobra de frenado por un espacio de 85 metros, luego su acoplado salió parcialmente de la calzada hacia su derecha y con sus neumáticos derechos entró en contacto con la banquina contigua por un espacio de 15 metros (ver Figura 8).

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

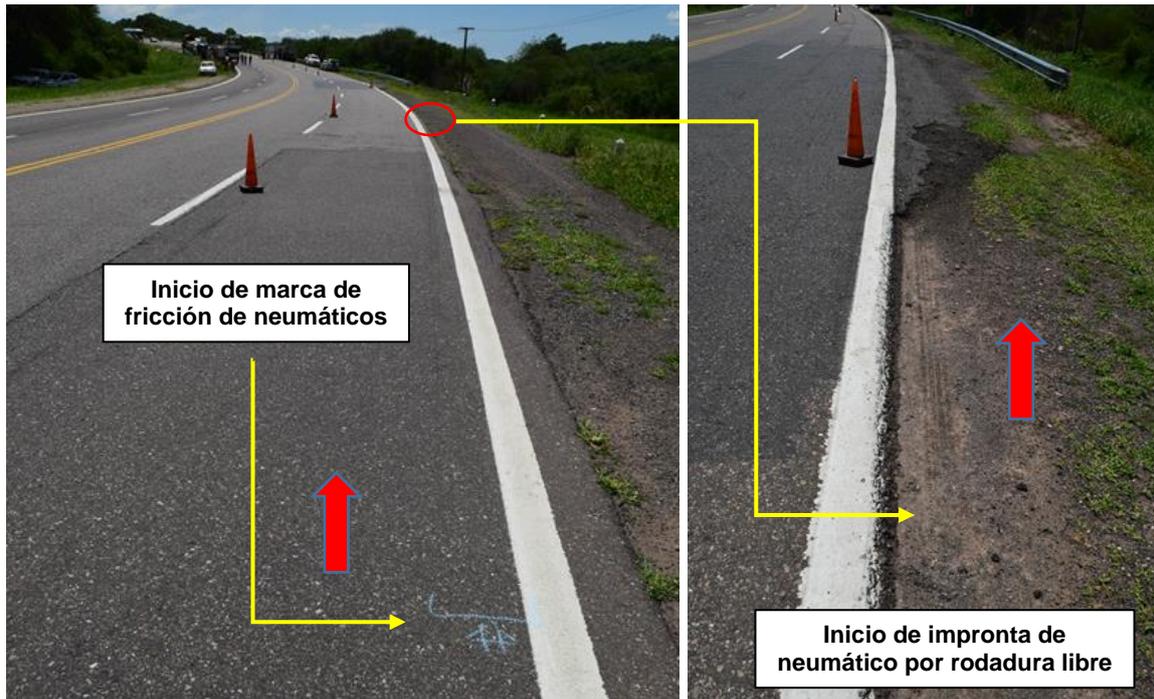


Figura 8. Inicio de huella incipiente e impronta por rodadura libre antes del inicio del choque. Fuente: JST, 2023

Seguidamente, y pasados los primeros 4 metros del extremo sur de la barrera de contención, logró impactarla de forma intermitente con el lateral derecho de su acoplado por un espacio de 57 metros (ver Figura 9).



Figura 9. Marcas de fricción en los flancos derechos y exteriores de los neumáticos delanteros y traseros del acoplado y marcas de fricción y deformación en la barrera de contención lateral. Fuente: JST, 2023

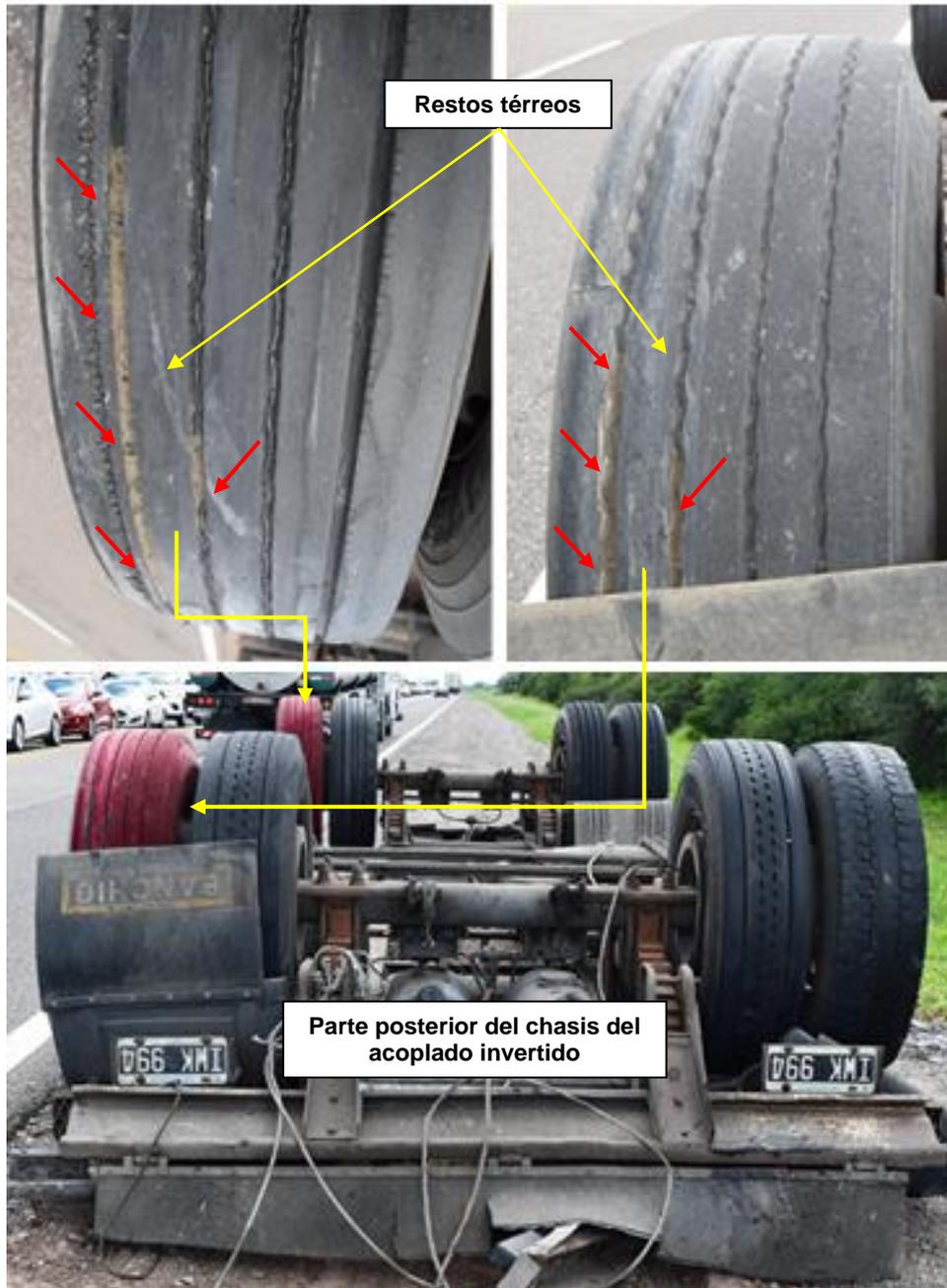


Figura 10. Localización de restos térreos en los surcos externos de la banda de rodamiento de los neumáticos derechos, delanteros y traseros, y exteriores del acoplado. Fuente: JST, 2023

En su trayecto, mientras el acoplado chocaba con la barrera de contención, el camión tractor, a causa de la maniobra de frenado, demarcó un par de huellas paralelas sobre el carril contiguo a la banquina, por un espacio de 60 metros, que se unen y entrecruzan al final de su recorrido. Posteriormente, el conductor realizó una maniobra de giro hacia su izquierda (se infiere que posiblemente para intentar ingresar el



acoplado nuevamente a la calzada). Allí se produjo el desprendimiento de la caja del chasis de este último, la cual cayó con su lateral derecho sobre la calzada y la banquina contigua a su sentido de circulación original (ver Figura 11).



Figura 11. Inicio y final de huellas de frenado y posición final de la caja desprendida del chasis del acoplado. Fuente: JST, 2023

El resto del vehículo continuó su marcha en dirección oblicua hacia su izquierda y cruzó el sentido de circulación opuesto con un movimiento rototraslatorio, logrando



que tanto el camión tractor como el chasis del acoplado se desplacen por un espacio de 37 metros, realizando un “efecto tijera” e invadiendo la mano opuesta. De esta manera, el acoplado impactó de forma oblicua con la parte frontal del Vehículo 2, que circulaba en sentido contrario. Luego del impacto, el Vehículo 2 salió despedido de la calzada y quedó detenido a 15 metros del área de la colisión en dirección hacia el oeste, sobre la zona de préstamo (ver Figura 13).

Luego del impacto con el Vehículo 2, el camión tractor y el chasis de su acoplado realizaron un vuelco en tonel y quedaron detenidos principalmente sobre el carril externo (lindante a la banquina) del sentido de circulación correspondiente al Vehículo 2, con el frente en sentido opuesto a la de su marcha inicial. El camión tractor obtuvo su posición final apoyado sobre su lateral derecho y el chasis culminó de forma invertida sobre su base (ver figuras 12 y 13).



Figura 12. a) posición final del camión tractor; b) posición final del chasis del acoplado (invertido); c) huellas de efracción. Fuente: JST, 2023



Figura 13. a) posición final del Vehículo 2; b) huellas de efracción del camión tractor; c) posición final del Vehículo 1 y ubicación de ruedas suspendidas del chasis del acoplado tras el vuelco. Fuente:

[Cadena 3, Editorial Perfil, 2023](#)



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 despiste y vuelco del Vehículo 1 se produjo por la pérdida de dominio de la unidad al momento de ingresar a la curva.
- Según las marcas de neumáticos sobre la calzada, el conductor del Vehículo 1 intentó realizar una maniobra de frenado con bloqueo de neumáticos cuando intentó tomar la curva.
- El Vehículo 1 ingresó a la curva en situación descontrolada y tomó contacto parcial con la banquina contigua a la de su carril de circulación.
- Según la ubicación de la zona de impacto, la colisión entre ambos vehículos se produjo sobre el sentido de circulación del Vehículo 2, debido a la invasión de carril por parte del Vehículo 1.

1.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

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

- Comisaría 11 de General Güemes
- Fiscalía Penal de General Güemes
- Grupo Técnico Criminalística de Güemes
- Policía Vial de Güemes
- Bomberos Voluntarios de Güemes
- Gendarmería Nacional Argentina, Puesto de control de Cabeza de Buey
- Corredores Viales SA
- *Cadena 3*
- *Editorial Perfil*



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:

- Duración y configuración de la jornada laboral, pausas y descansos, y la aplicación de los mecanismos de control y fiscalización.
- Señalización: refacción y mantenimiento de la demarcación horizontal.
- Condiciones de las banquetas y costados de la calzada.
- Evaluación de implementación de señalización vertical de velocidad máxima y modificación de la señal vertical preventiva.
- Implicancia de la forma de sujeción y distribución de la carga en el vehículo y su relación con posibles pérdidas de estabilidad durante la circulación.
- Evaluación de los sistemas de anclaje de las cajas frigoríficas al chasis.

3. LIMITACIONES

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

- Durante la primera etapa de investigación, se tuvo acceso limitado a la información pertinente contenida en las actuaciones de la fiscalía interviniente.
- Al arribo de la JST al sitio del suceso, parte de los vehículos protagonistas ya habían sido desplazados de su posición original de reposo tras la colisión y la escena fue modificada, por lo que en este lapso se pudieron haber perdido o desnaturalizado indicios o evidencia material de interés accidentológico, sustancial para una reconstrucción más precisa del suceso investigado. De igual manera, la escena se encontraba modificada por el paso constante de vehículos en ambos sentidos de circulación y por el ingreso y cruce de vehículos y personas de los servicios de emergencia.
- No resultó posible realizar el relevamiento en el interior del Vehículo 1 debido a las condiciones en las que se encontraba en la escena (volcado) y a los daños que afectaron la cabina de conducción.