

# Informe preliminar

## Suceso automotor

**Tipo de evento:** Despiste y colisión múltiple

**Lugar:** Autopista de las Sierras Puntanas (RN7), kilómetro 764

**Vehículo:** 1 camión tractor con semirremolque tipo playo, 1 ómnibus doble piso, 1 automóvil tres puertas, 1 *pick up*.

**Resultados:** 3 fallecidos, 1 lesionado

**Fecha y hora:** 09 de febrero de 2021, 05:30



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

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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



## Contenido

<b>1. Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1. Presentación JST</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2. Modelo, método y objetivo</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Acciones desarrolladas</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Descripción de la información recolectada</b> .....	<b>4</b>
<b>3.1. Reseña del suceso</b> .....	<b>4</b>
<b>3.2. Factores físicos</b> .....	<b>5</b>
<b>3.2.1. Vía y entorno</b> .....	<b>5</b>
<b>3.2.2. Vehículos involucrados</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3. Secuencia fáctica</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4. Datos de las empresas y del personal que participó en el suceso</b> .....	<b>16</b>
<b>3.5. Organismos intervinientes en el momento del suceso</b> .....	<b>18</b>
<b>4. Observaciones</b> .....	<b>18</b>
<b>5. Limitaciones</b> .....	<b>18</b>



## 1. Introducción

### 1.1. Presentación JST

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a través 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 busca 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 un análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

### 1.2. Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico. 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, de los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones. 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. Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, y condiciones físicas 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. De este modo, se exponen los datos obtenidos hasta el momento.

## 2. Acciones desarrolladas

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento

- Se realizó el relevamiento inicial remoto, recolectando información sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo
- Se realizó la observación sistemática del lugar del suceso, así como el relevamiento fotográfico, planimétrico
- Se realizaron contactos formales con actores involucrados en las tareas de respuesta en campo: Bomberos de la policía de San Luis; Policía de la localidad de Juana Koslay
- Se realizó el Informe Básico, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas), así como la reconstrucción de la dinámica del suceso
- Se consultó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) sobre capacitaciones, licencias y antecedentes de tránsito
- Se solicitó a la Fiscalía Juzgado Penal 1 autorización para la inspección ocular de los vehículos participantes en el suceso

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

## 3. Descripción de la información recolectada

### 3.1. Reseña del suceso

El camión, dominio NES051 con semiacoplado con dominio AB470ET (Vehículo 1) se encontraba circulando por la RN 7 en dirección hacia la provincia de Córdoba y, por detrás, la *pick up* dominio NQJ591 (Vehículo 2), mientras que en sentido hacia la provincia de Mendoza circulaba, en primera instancia, un vehículo de pequeño porte de tres puertas con dominio NJT632 (Vehículo 3) y, por detrás de este, un ómnibus de pasajeros dominio AD378IF (Vehículo 4). En cercanías del kilómetro 764, el conductor del Vehículo 1 habría perdido el control del vehículo e invadió la mano con sentido hacia el cardinal oeste. Al observar la invasión del Vehículo 1, los conductores del Vehículo 3 y del

Vehículo 4 realizaron una maniobra defensiva hacia su izquierda. Durante la citada maniobra de esquivar, el Vehículo 4 alcanzó, impactó y trasladó en solidario al Vehículo 3, hasta finalizar sobre la mano con sentido hacia el cardinal oeste, donde fueron impactados por el Vehículo 2. Como consecuencia del impacto, fallecieron el acompañante del Vehículo 4 y ambos acompañantes del Vehículo 3.



Figura 1. Imágenes tomadas en el lugar del suceso, horas después de ocurrir el accidente. Fuente: [El once](#), 2021.

### 3.2. 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.

#### 3.2.1. Vía y entorno

El suceso ocurrió en una zona rural de la localidad de Juana Koslay, ciudad de San Luis, provincia de San Luis, en el kilómetro 764 de la Ruta Nacional 7, coordenadas geográficas aproximadas 33° 17' 48'' S - 66° 17' 18'' O.

La RN 7 presenta, en la zona donde se produjo el siniestro, una configuración de autopista, con un sentido de circulación hacia la provincia de Mendoza y el opuesto con sentido hacia la provincia de

Córdoba. Dichas manos se encuentran separadas por un cantero central de pasto de aproximadamente 12 m de ancho, en donde se encuentran arbusto y poste de iluminación.

El sentido de circulación hacia la provincia de Mendoza posee, en la zona del siniestro, tres carriles de circulación con un ancho de 11 m. Luego del carril derecho, se registra una banquina mixta de asfalto y tierra y luego una zona de préstamos, a bajo nivel con respecto a la calzada.

La mano de circulación hacia la provincia de Córdoba presenta dos carriles de circulación, con un ancho de 7,30 m. A continuación del carril derecho, se observa una banquina asfaltada y, posterior a esta, una zona de préstamos a bajo nivel con un sector arbolado.

Se observa que la superficie de rodamiento no presenta baches, roturas, fisuras ni deformaciones significativas.

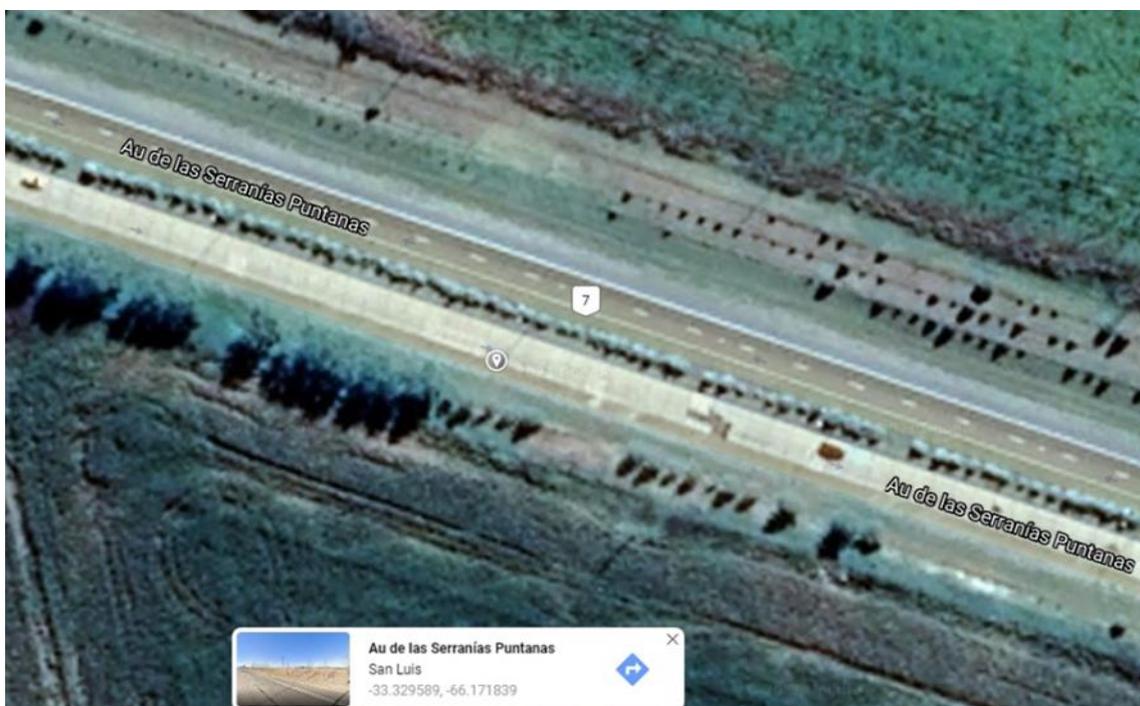


Figura 2. Captura de imagen satelital de la ubicación del suceso. Fuente: Google Earth, 2021.

El relevamiento realizado está comprendido entre las progresivas kilométricas 763,5 y 764,5. A continuación, se describen las condiciones generales de la infraestructura vial.

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

<b>Tipo de vía</b>	Autopista
<b>Geometría del tramo</b>	Recto
<b>Configuración</b>	Dos manos separadas por cantero central de pasto
<b>Cantidad de carriles</b>	5 carriles, 3 sobre mano hacia la provincia de Mendoza y 2 para la mano con sentido hacia la provincia de Córdoba

<b>Ancho de calzadas</b>	11,30 m la correspondiente hacia la provincia de Mendoza y 7,30 m la correspondiente hacia la provincia de Córdoba
<b>Material de la superficie</b>	Hormigón
<b>División entre calzadas</b>	Cantero central de pasto con arbustos
<b>Banquinas</b>	Sí
<b>Ancho pavimentado de las banquetas</b>	2,50 m
<b>Iluminación artificial</b>	Sí
<b>Señalización horizontal</b>	Sí
<b>Señalización vertical</b>	Sí
<b>Semaforización</b>	No
<b>Estado meteorológico</b>	Lluvia y niebla

Para ambos sentidos de circulación, se registra la siguiente señalización horizontal:

- Línea blanca discontinua, que demarca el límite entre los carriles que posee cada sentido de circulación.
- Línea blanca continua, que demarca los bordes de calzada que lindan con la banquina externa y el cantero central.



Figura 3. Sentido de circulación hacia la provincia de Córdoba (1) y sentido de circulación hacia la provincia de Mendoza (2). Fuente: JST.

### 3.2.2. Vehículos involucrados

En las siguientes tablas se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre las unidades involucradas en el suceso.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

<b>Unidad tractora</b>	Camión tractor
<b>Dominio</b>	NES051



<b>Denominación</b>	N3: Vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos (12.000 kg).	
<b>Marca / Modelo</b>	Iveco 450 E33 T	
<b>Año modelo</b>	2013	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (Cargas)
	<b>Realizada</b>	2/12/2020
	<b>Vencimiento</b>	2/12/2021
	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>Carga transportada</b>	Sin carga	
<b>Daños</b>	Cabina	
<b>Semirremolque</b>	Semirremolque	
<b>Dominio</b>	AB470AT	
<b>Denominación</b>	O4: Remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos (10.000 kg).	
<b>Marca / Modelo</b>	Maldonado CR-SA	
<b>Tipo de caja</b>	Caja abierta	
<b>Clase de carga</b>	A determinar	
<b>Año modelo</b>	2017	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (Cargas)
	<b>Realizada</b>	2/12/2020
	<b>Vencimiento</b>	2/12/2021
	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>Carga transportada</b>	Sin carga	
<b>Daños</b>	Desprendimiento de ejes traseros derechos, parantes y barandas volcables dañadas	
<b>Servicio</b>	<b>Ocasión de servicio</b>	Sí
	<b>Tipo de servicio</b>	Cargas general de jurisdicción nacional
	<b>Origen</b>	Mendoza
	<b>Destino</b>	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	<b>Jurisdicción</b>	Nacional
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Autopista de las Sierras Puntanas
	<b>Desde</b>	Oeste
	<b>Hacia</b>	Este

El Iveco Cursor 450E33T presenta daños en la cabina a causa del vuelco posimpacto con el vehículo de transporte de pasajeros. La estructura de la cabina presenta una leve inclinación hacia el lateral derecho.



Figura 4. Daños en el sector frontal y lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST.

El semiacoplado Maldonado presenta deformaciones en el lateral derecho (barandas volcables, parantes y ruedas duales) a causa del impacto contra el Vehículo 4, mientras que en el lateral izquierdo las deformaciones se originaron a causa del vuelco.



Figura 5. Daños en el lateral derecho del semiacoplado. Fuente: JST.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Unidad</b>	Pick up	
<b>Dominio</b>	NQJ591	
<b>Marca / Modelo</b>	Toyota Hilux	
<b>Año modelo</b>	2013	
<b>Daños</b>	Sector frontal	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Autopista de las Sierras Puntanas
	<b>Desde</b>	Oeste
	<b>Hacia</b>	Este

Tabla 3



Figura 6. Daños en el sector frontal del Vehículo 2 a causa del impacto con el Vehículo 3. Fuente: JST.

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

<b>Unidad</b>	Automóvil tres puertas	
<b>Dominio</b>	NJT632	
<b>Marca / Modelo</b>	Renault Clío	
<b>Año modelo</b>	2013	
<b>Daños</b>	Destrucción total	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Autopista de las Sierras Puntanas
	<b>Desde</b>	Este
	<b>Hacia</b>	Oeste



Figura 7. Destrucción total de la estructura del Vehículo 3. Fuente: JST.

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

<b>Tipo de Vehículo</b>	Ómnibus Interurbano	
<b>Dominio</b>	AD378IF	
<b>Denominación</b>	M3 - Ómnibus de larga distancia de doble piso	
<b>Marca Carrocería</b>	Marcopolo	
<b>Chasis</b>	Marca	Volvo
	Modelo	B 450R 6x2
<b>Año modelo</b>	2019	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (Pasajeros)
	<b>Realizada</b>	20/10/2020
	<b>Vencimiento</b>	20/4/2021
	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>Cantidad de pasajeros</b>	15	
<b>Daños</b>	Sector frontal	
<b>Empresa</b>	20 de Junio S.A.	
<b>Interno</b>	858	
<b>Servicio</b>	<b>Ocasión de servicio</b>	Sí
	<b>Tipo de servicio</b>	Pasajeros regular servicio público interurbano
	<b>Origen</b>	Ciudad Autónoma de Buenos Aires

	<b>Destino</b>	Mendoza
	<b>Jurisdicción</b>	Nacional
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Autopista de las Sierras Puntanas
	<b>Desde</b>	Este
	<b>Hacia</b>	Oeste

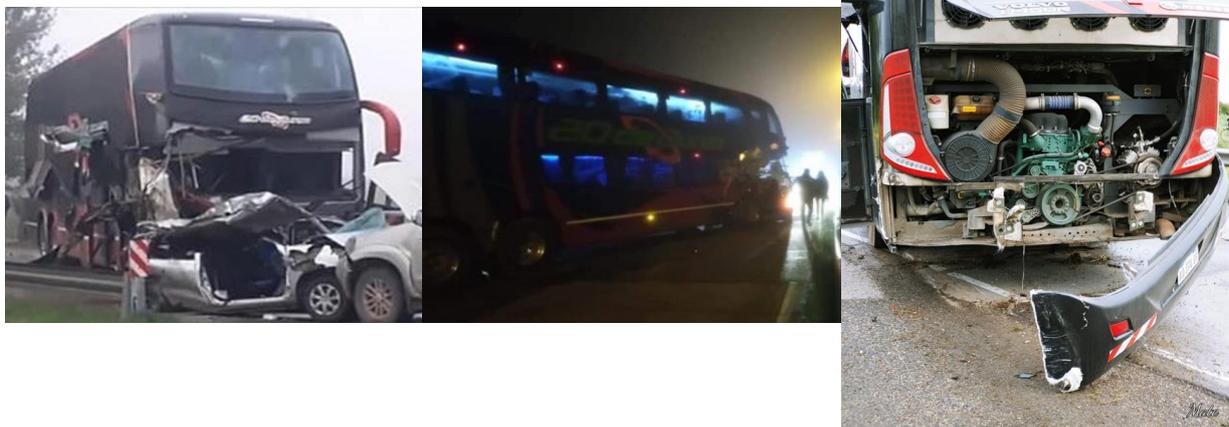


Figura 8. Daños en el sector frontal del Vehículo 1, a causa del impacto con el Vehículo 3. Fuente: [El diario de La República](#), 2021.

### 3.3. Secuencia fáctica

A causa de la cantidad de vehículos participantes en el siniestro, la secuencia fáctica se dividirá en etapas.

#### Etapa N.º1

El Vehículo 1 circulaba por la mano con sentido hacia la provincia de Córdoba, cuando comenzó a despistar hacia su izquierda, egresó de la calzada y circuló por el cantero central y mano opuesta a la de su circulación.

Al ingresar el Vehículo 1 a la calzada de la mano con sentido hacia la provincia de Mendoza, originó en primera instancia una maniobra defensiva de esquite hacia su izquierda por parte del Vehículo 3 e inmediatamente después el Vehículo 4 realizó la misma maniobra defensiva de forma parcial, ya que impactó con el tercio derecho de su sector frontal con parte del lateral derecho del semirremolque del Vehículo 4. Luego de la colisión, el Vehículo 1 egresó de la calzada, volcó sobre su lateral izquierdo y alcanzó su punto de reposo.



## Etapa N.º2

Luego de la colisión, el Vehículo 4 alcanzó e impactó al Vehículo 3 y ambos se trasladaron solidariamente por un espacio de 55,70 m hacia la mano con sentido a la provincia de Córdoba donde ambos adoptaron su posición final.

## Etapa N.º3

Instantes posteriores a que los Vehículos 3 y 4 obtuvieran su posición de reposo, el Vehículo 2, que circulaba en sentido hacia la provincia de Córdoba, impactó al sector frontal del Vehículo 3.



Figura 9. Punto de impacto entre el Vehículo 1 y el Vehículo 4. Fuente: JST.



Figura 10. Huella posimpacto del Vehículo 4. Fuente: JST.



Figura 11. Huella posimpacto del Vehículo 4 sobre el cantero central. Fuente: JST.



Figura 12. Ingreso de la huella posimpacto del Vehículo 4 en la mano con sentido hacia la provincia de Córdoba.  
Fuente: JST.



Figura 13. Tránsito del Vehículo 4 sobre banquina, impacto a la protección *flex beam* y reingreso a la cinta asfáltica.  
Fuente: JST.

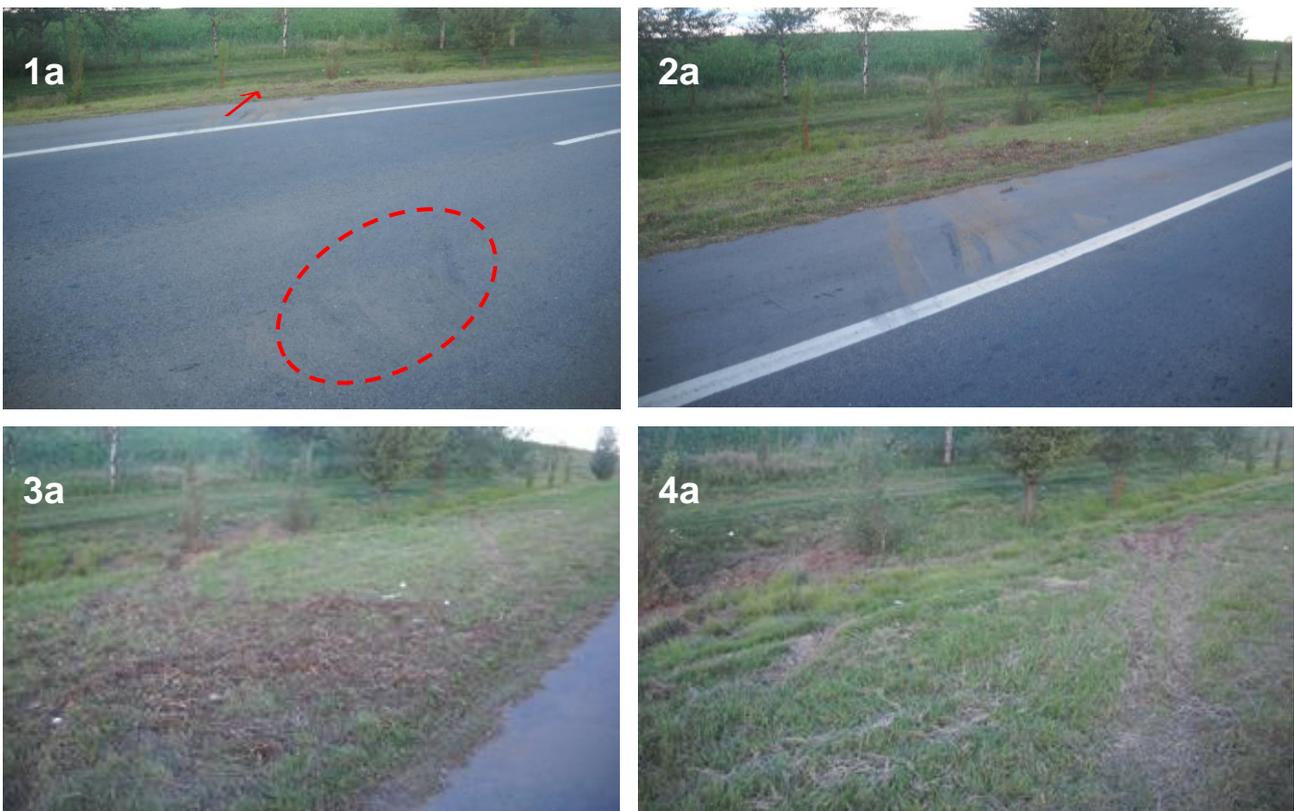


Figura 14. Inicio de la trayectoria posimpacto del Vehículo 1 sobre la mano con sentido hacia la provincia de Mendoza y egreso de la calzada y circulación por zona de préstamo. Fuente: JST.

### 3.4. Datos de las empresas y del personal que participó en el suceso



En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y a los conductores de los vehículos involucrados en el suceso.

Tabla 6. Datos de la empresa transportista

<b>Certificado</b>	A684561
<b>Fecha de inscripción</b>	23/09/2019
<b>Tipo de transportista</b>	Transporte de Carga Propio
<b>Categoría de transportista</b>	Transporte de Carga Propio

Tabla 7. Datos del conductor del Vehículo 1

<b>Género</b>	Masculino
<b>Edad</b>	61 años
<b>Nacionalidad</b>	Argentino
<b>LINTI</b>	Categoría cargas generales Vigencia: 29/04/2021 Curso: Cargas Generales actualización Centro: Capacitador Desconocido. ID 1000 Vigencia: 03/05/2019 al 29/04/2021 Examen psicofísico: Apto Centro: Desconocido Vigencia: 06/05/2021
<b>Sistema Nacional de Infracciones (SINAI)</b>	No se han encontrado resultados
<b>Sistema Nacional de Antecedentes (SINAT)</b>	No se han encontrado resultados

Tabla 8. Datos de la empresa transportista

<b>Certificado</b>	27318
<b>Fecha de inscripción</b>	12/06/2018
<b>Tipo de transportista</b>	Servicio Público de Pasajeros
<b>Categoría de transportista</b>	Servicio Público de Pasajeros

Tabla 9. Datos del conductor del Vehículo 2

<b>Género</b>	Masculino
<b>Edad</b>	54 años
<b>Nacionalidad</b>	Argentino
<b>Licencia Nacional de Conducir</b>	Habilitante de las clases A, B, C y D, subclases D3, D1, C3, B2 y A 1.3 Emitida por: CEL Las Heras Fecha de emisión: 04/02/2020 Fecha de Vigencia: 04/02/2021 Categoría: Renovación Estado: Vigente



<b>LINTI</b>	Categoría Transporte de Pasajeros Vigencia: 15/05/2021 Curso: Larga distancia (LD), Turismo (TR), Oferta libre (OL) no AMBA. Vigencia: 31/12/2022 Portuario y Aeroportuario. Vigencia: 31/03/2021 Centro: Capacitador Desconocido. ID 1000 Examen psicofísico: APTO Centro: Desconocido Vigencia: 15/05/2021
<b>Sistema Nacional de Infracciones (SINAI)</b>	No se han encontrado resultados
<b>Sistema Nacional de Antecedentes (SINAT)</b>	No se han encontrado resultados

### 3.5. Organismos intervinientes en el momento del suceso

A continuación, se detallan los organismos de respuesta a la emergencia, identificados en el relevamiento en campo:

- Comisaría 5, Unidad Regional 1, Juana Koslay
- Concesionario vial: Autopista de las Sierras Puntanas S.A.
- Cuerpo de Bomberos de la Policía de San Luis.
- Fiscalía: Juzgado Penal 1.

## 4. Observaciones

A partir de los datos recolectados hasta el momento, en este apartado se esbozan posibles temas que han surgido durante esta etapa de la investigación.

- Pronta notificación de incidentes de transporte automotor (Tema de Observación Permanente<sup>1</sup> de la JST).
- Sueño, descanso y fatiga (Tema de Observación Permanente de la JST) y planificación del viaje.

## 5. Limitaciones

Los resultados de este informe se corresponden con los datos obtenidos del relevamiento inicial remoto, el relevamiento en campo, la consulta inicial a los primeros respondientes

---

<sup>1</sup> <https://www.argentina.gob.ar/jst/temas-de-observacion-permanente-top>



locales y, fundamentalmente, con bases de datos de organismos oficiales relacionados al sector de transporte.