

Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: Despeñamiento

Lugar: Ruta Nacional 7, kilómetro 1171, Uspallata y Alta Montaña, Las Heras, Mendoza

Vehículos: un camión tractor con semirremolque

Resultados: una persona fallecida

Fecha y hora: 22/3/2022, 2:30

Expediente: EX-2022-27843719- -APN-DNISAU#JST



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005 AAG

(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 Fuente: EX-2022-27843719--APN-DNISAU#JST, Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



Contenido

1. Introducción	3
1.1. Presentación JST.....	3
1.2. Modelo, método y objetivo	3
2. Acciones desarrolladas	4
3. Descripción de la información recolectada.....	5
3.1. Reseña del suceso	5
3.2. Factores físicos.....	6
3.2.1. Vía y entorno	6
3.2.2. Vehículos involucrados	15
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso.....	19
3.4.1. Empresa operadora del servicio.....	19
3.4.2. Personal involucrado.....	20
3.5. Secuencia fáctica.....	20
3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso	24
4. Observaciones	24
5. Limitaciones	25



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 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 y/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).

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 (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, y 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.

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 coordinaron acciones con los organismos actuantes en las tareas de campo para la intervención en el caso.
- Se realizó un relevamiento técnico accidentológico del lugar del suceso que incluyó registros escritos, fotográficos y planimétrico, para la captura de datos de la vía, el entorno, los elementos e indicios asociados al suceso, el vehículo y los actores intervinientes en la escena del accidente.
- Se consultó información de carácter pública en base de datos de organismos oficiales sobre el conductor y vehículo de transporte accidentado, tales como: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT).
- Se realizó el informe básico (EX-2022-27843719- -APN-DNISAU#JST), que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras blandas del sistema (permisos y habilitaciones), así como una reseña del suceso.



- Se solicitó información a través de notas oficiales a la ANSV, Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y la empresa Barone Transportes.
- Se solicitó la compulsión del expediente penal a la Oficina Fiscal Uspallata de la provincia de Mendoza.

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 martes 22 de marzo de 2022, a las 2:30 aproximadamente, un camión tractor con semirremolque, sin carga, transitaba por Ruta Nacional 7 desde Santiago de Chile con destino al departamento de Maipú, provincia de Mendoza. Al llegar al puente que cruza el río Picheuta del departamento de Las Heras, aproximadamente en la progresiva kilométrica 1171, el chofer perdió el control efectivo del rodado, motivo por el cual impactó contra el parapeto del lado este del puente y cayó al precipicio, quedando la unidad vehicular volcada en el lecho fluvial del río Picheuta. Producto del accidente, el conductor del vehículo falleció en el lugar.



Figura 1. Cabina del camión siniestrado en el lecho fluvial del Río Picheuta, en horario nocturno. Fuente: [Diario El Sol](#), 2022

3.2. Factores físicos

3.2.1. Vía y entorno

El accidente ocurrió en la Ruta Nacional 7, kilómetro 1171, donde se encuentra el puente que cruza el río Picheuta, ubicado en el distrito de Uspallata y Alta Montaña, departamento de Las Heras, provincia de Mendoza. Ubicada en las coordenadas geográficas: -32.683408, -69.520898.

La RN 7 une las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Forma parte del corredor bioceánico que conecta las Repúblicas de Argentina y Chile, a través del paso fronterizo Los Libertadores y es un ramal de la denominada carretera panamericana (RN 40).

El lugar del suceso se encuentra en un punto intermedio ubicado entre la localidad de Polvaredas, 19 km hacia el suroeste, y la ciudad de Uspallata, 22 km hacia el noreste, ambas de la provincia de Mendoza.

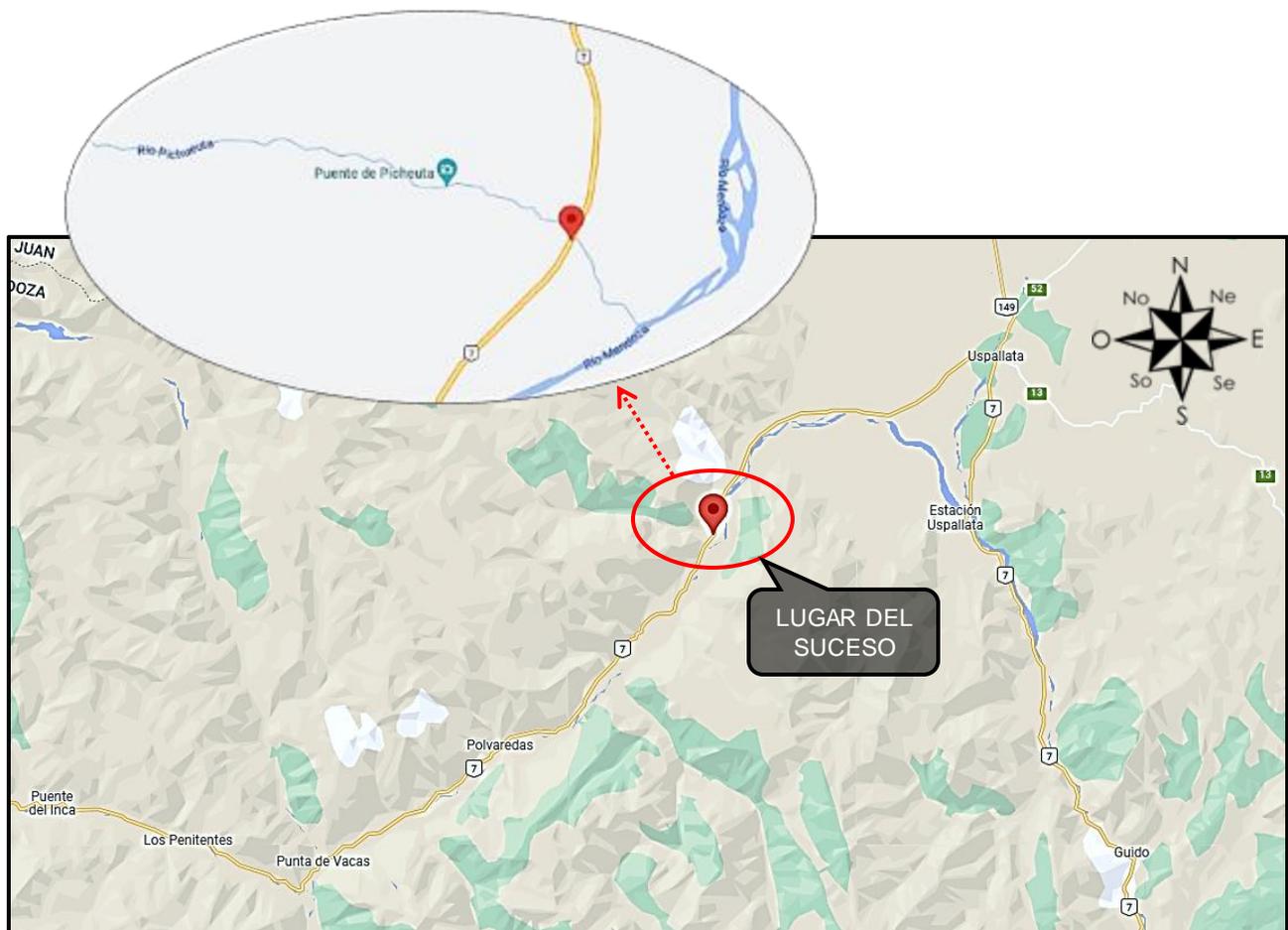


Figura 2. Mapa de ubicación de la zona del suceso. Se indica con marcador el lugar del accidente. Fuente: [Google](#), 2022

El tramo de la ruta inspeccionada pertenece a una zona montañosa de la Cordillera de Los Andes, ubicada a una altitud de 2000 msnm, con curvas y contra curvas y pendientes (ascendentes y descendentes) cambiantes de acuerdo con la geografía del trayecto.

Considerando la pendiente longitudinal en una trayectoria de sudoeste a noreste, esta es descendente en alrededor del 7,7 %, calculada desde la salida de la última curva que desemboca en el puente que cruza el río Picheuta.

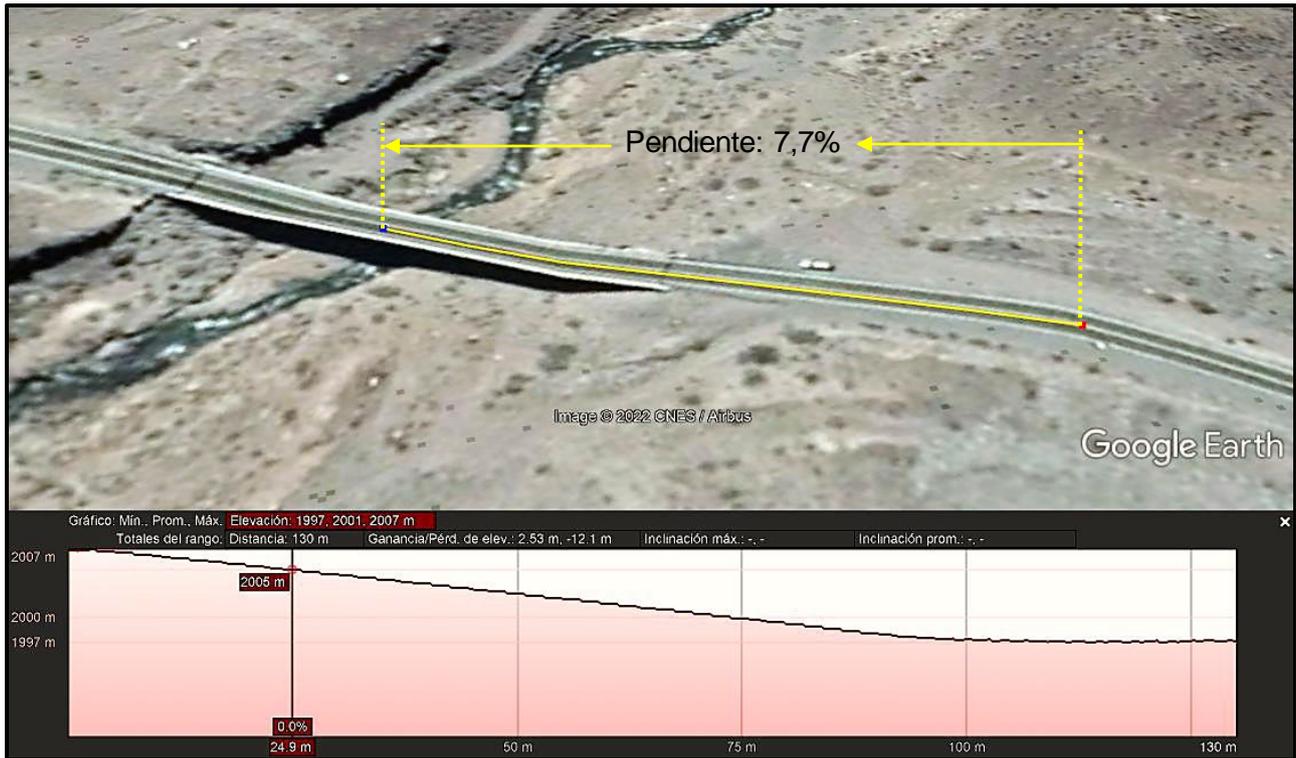


Figura 3. Imagen satelital cartográfica. Aquí se puede apreciar el entorno montañoso del lugar del accidente y la pendiente longitudinal de la vía en el tramo relevado. Fuente: [Google](https://www.google.com), 2022

A continuación, se describen las condiciones de la infraestructura vial observadas:

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Recta, puente
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No

Señalización	Sí
Semáforo	No
Observaciones	Zona de alta montaña

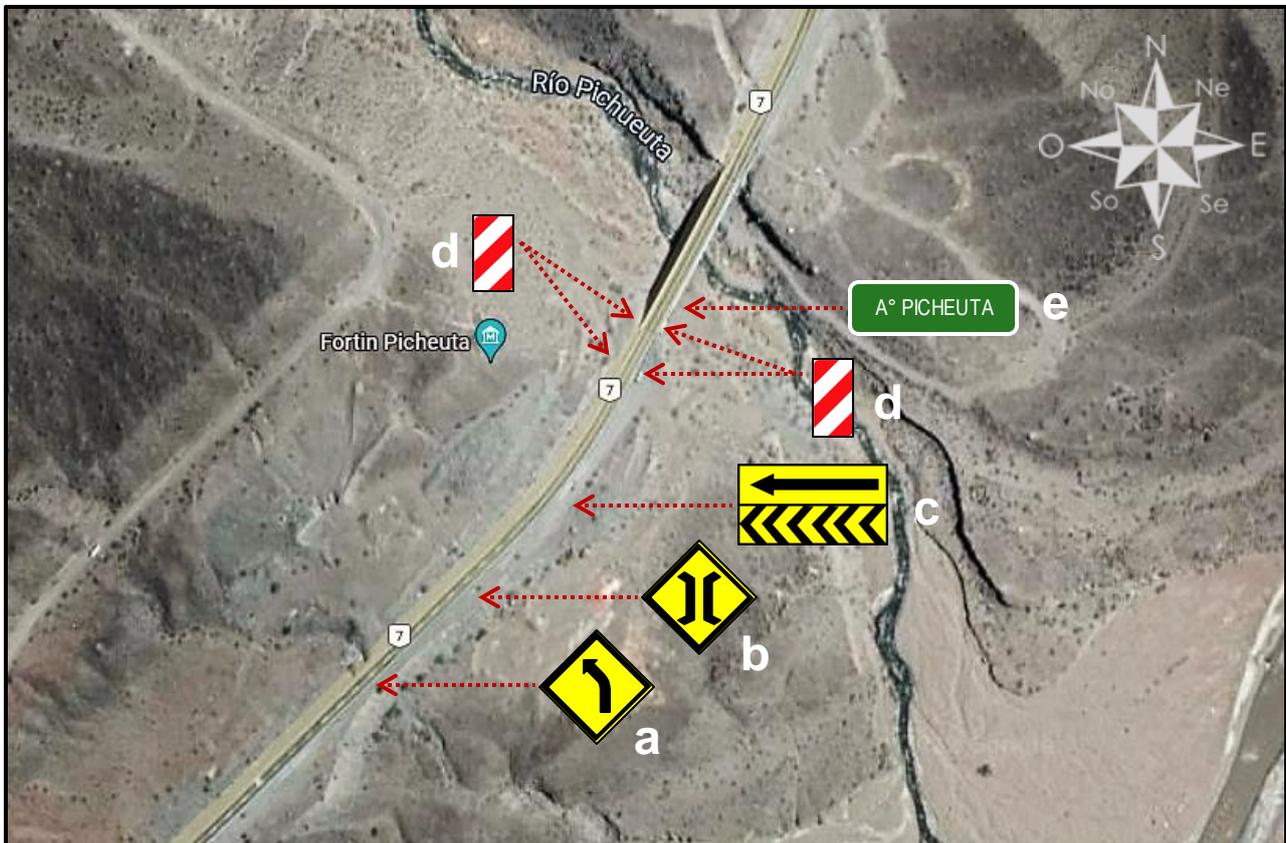


Figura 4. Imagen satelital. Aquí se puede observar la distribución de la cartelería previa al puente, de sudoeste a noreste. De abajo hacia arriba: a) Curva. b) Puente angosto. c) Flecha direccional. d) Paneles prevención de obstáculos. e) Cartel informativo. Fuente: [Google](https://www.google.com), 2022

El tramo de la ruta relevada es de asfalto, sin fallas visibles en el pavimento, aunque con presencia de otras marcas neumáticas. Esta consta de doble sentido de circulación de sudoeste a noreste y viceversa. Posee un ancho total de calzada útil de 6,9 m.

La calzada se encuentra demarcada con doble línea amarilla en su eje medio longitudinal divisorio de sentidos de marcha y presenta líneas blancas continuas a ambos lados de los bordes de la calzada, que indican el extremo externo de la vía.

En los laterales previos a ambos extremos del puente que cruza el río Picheuta, existen barreras de defensa laterales semirrígidas (tipo *flex beam*¹) con paneles de prevención de obstáculos.

¹ *Flex beam*: sistema de contención y redirección de vehículos, estructurado con un sistema flexible que absorbe los impactos y destinado a brindar protección a los usuarios.



Figura 5. Trayecto previo al puente. A la derecha de la imagen, cartel preventivo de flecha direccional. En la banquina este, diversas marcas de rodadura de neumáticos. Fuente: JST, 2022



Figura 6. Lugar del suceso al momento del arribo. Personal de Vialidad Nacional reacondicionando la infraestructura vial dañada. Se sustituyeron 20 m de *flex beam* ubicada sobre el sector sudeste. Fuente: JST, 2022



Figura 7. Espacio terroso sobre el costado este, previo al inicio del puente. Se observan restos de barreras laterales *flex beam* y cartel informativo deformado con la leyenda “A° Picheuta”, con sus bases astilladas por arrancamiento. Fuente: JST, 2022

El puente propiamente dicho tiene una extensión total de 97 m. Presenta parapetos de hormigón sobre un cordón a ambos costados. La calzada del puente tiene un ancho total de 6,4 m y se encuentra conformada por dos carriles de 3,2 m cada uno. La banquina este es de 0,8 m y la banquina oeste es de 1,1 m.



Figura 8. Inicio del puente. Comienzo de impronta neumática sobre línea amarilla izquierda (oeste) que avanza curvilíneamente sobre el carril opuesto. Se observan dentro de las figuras circulares las roturas de los parapetos. A la derecha de la imagen, el lugar del despeñamiento. Fuente: JST, 2022



Figura 9. Puente. Sector inmediato al despeñamiento del vehículo accidentado. Se pueden observar improntas neumáticas sobre la calzada. Dentro del círculo (a la derecha de la imagen), marca del impacto de un neumático, luego la rotura del parapeto este. Fuente: JST, 2022



Figura 10. Vista general del lugar del suceso. Puente y vehículo accidentado en el lecho del río Picheuta.
Fuente: JST, 2022

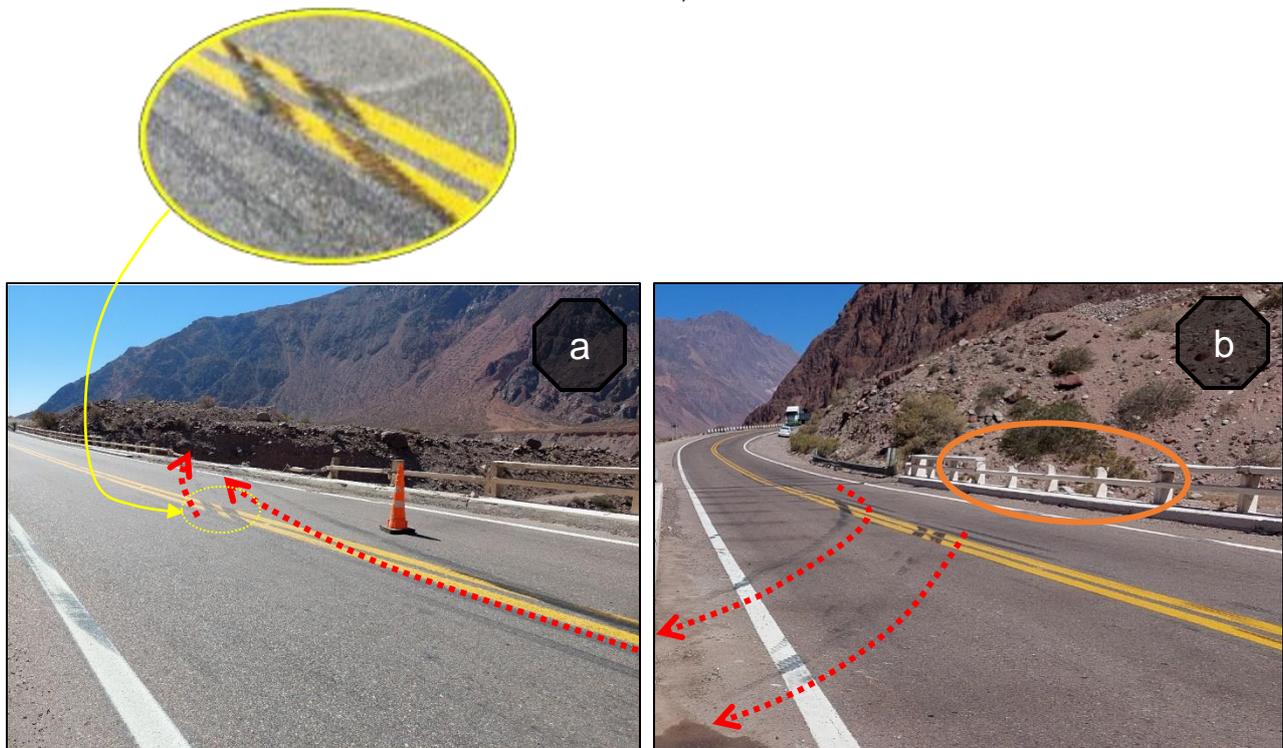


Figura 11. Lugar del suceso. Improntas neumáticas de derrape fotografiadas desde distintas posiciones. a) en sentido de circulación del vehículo accidentado, b) en sentido opuesto a la circulación del vehículo accidentado. Aquí se puede observar también la rotura del parapeto oeste. Fuente: JST, 2022



Figura 12. Lugar del suceso. Panorámica del puente en el sentido opuesto al de circulación del vehículo accidentado. Se puede observar la curva y pendiente de la vía, próxima al puente. También se observan huellas de frenados intermitentes en otros sectores de la vía. Fuente: JST, 2022



Figura 13. Lugar del suceso. Eje completo perteneciente al semirremolque, ubicado del otro lado del puente, con respecto al accidente. Se puede observar el mal estado de dos de sus cubiertas (recapadas) y una de sus llantas deformadas. Fuente: JST, 2022



Figura 14. Puente. Eje completo ubicado sobre el puente, próximo al lugar del despeñamiento. Se trata del mismo eje de la figura 11, el cual aparentemente fue removido del lugar por los organismos de emergencia intervinientes en el lugar del suceso. Fuente: [MendozaPost](#), 2022



Figura 15. Posición final del vehículo. Panorámica en vista cenital del vehículo accidentado. Fuente: JST, 2022



Figura 16. Vista general del lugar del suceso. Puente y vehículo accidentado en el lecho del río Picheuta.
Fuente: JST, 2022

3.2.2. Vehículo involucrado

En el suceso de referencia, solo se vio involucrada una unidad compuesta por un camión tractor con su semirremolque. No se encontraron indicios que presuman la participación de terceros.

Resultado: Apto
Vencimiento: 24/06/2022
Observaciones: CABINA DORMITORIO: SÍ
FICHA RCM AITA N°: 636210
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 830.0

► Certificado

(Mercosur) R - 864576

► Fotovalidación



Figura 16. Registro fotográfico del vehículo en su última revisión técnica en taller 080-055, Mendoza.
Fuente: Sistema RTO, 2021



Tabla 3. Datos del vehículo

Vehículo	Dominio: GMR027	Tipo: Camión
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12 000 kg	
Marca	Iveco	
Modelo	450 S42 T	
Año	2007	
Tipo de caja	Tractor	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica	Resultado	Apto
	Realizada	24/06/2021
	Vencimiento	24/06/2022
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	63604
	PAUT	12463
	Clase de carga habilitada	Carga masiva o a granel, carga fraccionada, carga propia, carga internacional
	Origen	Argentina
	Destino	Chile
Ubicación de daños	Sector anterior, lateral izquierdo, lateral derecho y sector posterior. Techo y chasis	
Descripción de daños	Daños estructurales generales	
	Dominio: FSY834	Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a 10 000 kg	
Marca	Salto	
Modelo	SRBV	
Año	2006	
Tipo de caja	Caja abierta, playo o con baranda	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica	Resultado	Apto
	Realizada	24/06/2021
	Vencimiento	24/06/2022
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	63604
	PAUT	12463
	Clase de carga habilitada	Carga masiva o a granel, carga fraccionada, carga propia, carga internacional
	Origen	Argentina
	Destino	Chile
Ubicación de daños	Sector anterior, lateral izquierdo, lateral derecho y sector posterior. Caja y chasis	
Descripción de daños	Daños estructurales generales	

Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Sin carga
	Origen	Santiago de Chile
	Destino	Maipú, Mendoza, Argentina
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	República de Chile
	Hacia	Uspallata, Mendoza, Argentina



Figura 18. Vista general del camión tractor. Se observan daños estructurales generales en el sector anterior, lateral izquierdo, lateral derecho y sector posterior. Techo y chasis. Fuente: JST, 2022

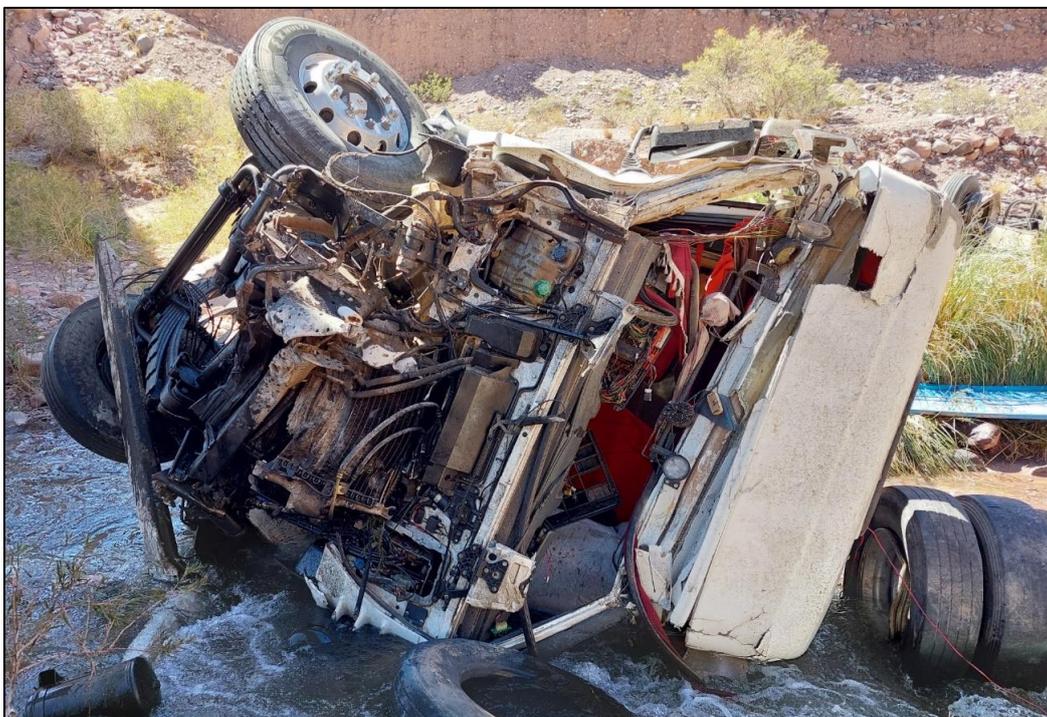


Figura 19. Cabina del camión tractor. Se observan daños estructurales orientados de adelante hacia atrás y de derecha a izquierda, indicador de impacto frontal con leve inclinación de la cabina hacia la derecha del conductor. Fuente: JST, 2022



Figura 20. Vista general del semirremolque. Se observan daños estructurales generales en el sector anterior, lateral izquierdo, lateral derecho y sector posterior. Caja con desprendimiento de barandas y chasis con desprendimiento de eje delantero y trasero. En el eje medio, desprendimiento completo del neumático externo derecho, con llanta deformada corroída por óxido. Fuente: JST, 2022



Figura 21. Vista general del vehículo desde la parte trasera. Se observan daños estructurales generales, pérdida del eje trasero completo y desprendimiento completo de un neumático externo en el eje medio. Fuente: JST, 2022



Figura 22. Posición final del vehículo. Eje levadizo completo perteneciente al semirremolque ubicado en el río, junto a la cabina del camión accidentado. Se puede observar el mal estado de una de las cubiertas (lisa) y partes metálicas (en especial llanta interna) corroídas por óxido. Fuente: JST, 2022

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

3.4.1. Empresa operadora del servicio

La unidad involucrada en el suceso pertenece a la empresa denominada Barone Transportes, registrada con la razón social Carla Vanina Barone (titular). La empresa es administrada por su padre Juan Carlos Barone y tiene sede en el departamento de Maipú, provincia de Mendoza.

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del vehículo

Certificado RUTA	7000272878700228
Fecha de inscripción	Anterior 9/2012
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de carga fraccionada, transporte de carga masiva o granel, transporte de carga propia

Según consultas a la base de datos de la CNRT, la empresa cuenta con permisos para el transporte de carga internacional con destino a la República de Chile, hasta el 4/6/2029.

Actualmente, según datos de su flota vehicular, arrojados por la base de datos de la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT), la firma cuenta con un total de 4 vehículos motorizados (camiones tractores) y 6 vehículos remolcados (semirremolques).



3.4.2. Personal involucrado

El conductor del camión, que falleció en el lugar del hecho, fue la única persona involucrada en el suceso.

Tabla 5. Datos básicos del conductor involucrado

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor	Vehículo 1	Conducción efectiva	M	67	Fallecido

Al momento del suceso, el conductor contaba con Licencia Nacional de Conducir (LNC) de porte y Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI) vigentes, con las categorías habilitantes acorde al tipo de vehículo que conducía.

Tabla 6. Habilitaciones del conductor involucrado

Habilitaciones Conductor		
Porte	Centro emisor	Guaymallén (Mendoza)
	Sistema	SINALIC
	Clase	E, subclase E.1 (automotores con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye B y C)
	Vencimiento	27/8/2022
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	16/3/2023

Según reportes de la ANSV, consultadas las bases de datos del Sistema Nacional de Infracciones (SINAI) y del Sistema Nacional de Antecedentes (SINAT), no se encontraron resultados de infracciones y antecedentes.

3.5. Secuencia fáctica

A partir del análisis de los objetos, signos y rastros relevados directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos, siendo esta la explicación más probable de todas las posibles.

A las 2:30, aproximadamente, luego de retornar a nuestro país desde Santiago de Chile, la unidad vehicular y su conductor viajaban en descenso por la Ruta Nacional 7, en condiciones de nocturnidad, por un tramo sin iluminación artificial.

Luego de pasar por una curva señalizada, la unidad continuó su trayecto hacia el noreste, tras la cual habría despistado.

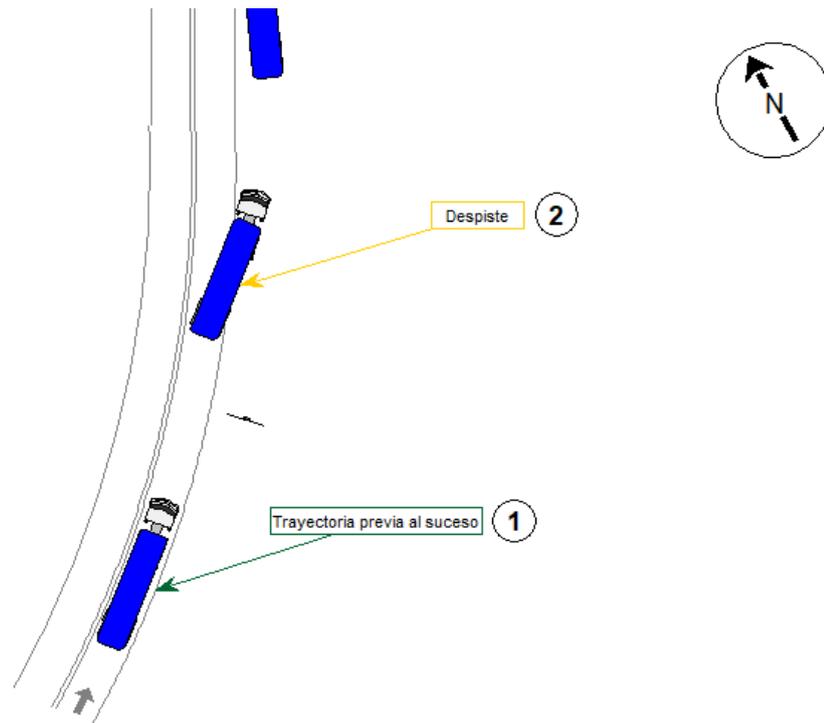


Figura 23. Infografía de la secuencia del accidente: 1) Trayectoria del vehículo previa al suceso. 2) Despiste.
Fuente: JST, 2022

El vehículo habría continuado su marcha por la banquina este, chocando contra las defensas laterales de la vía y un cartel informativo. Posteriormente, mediante una maniobra, retornó a la circulación sobre la ruta y se dirigió hacia el ingreso del puente que cruza el río Picheuta.

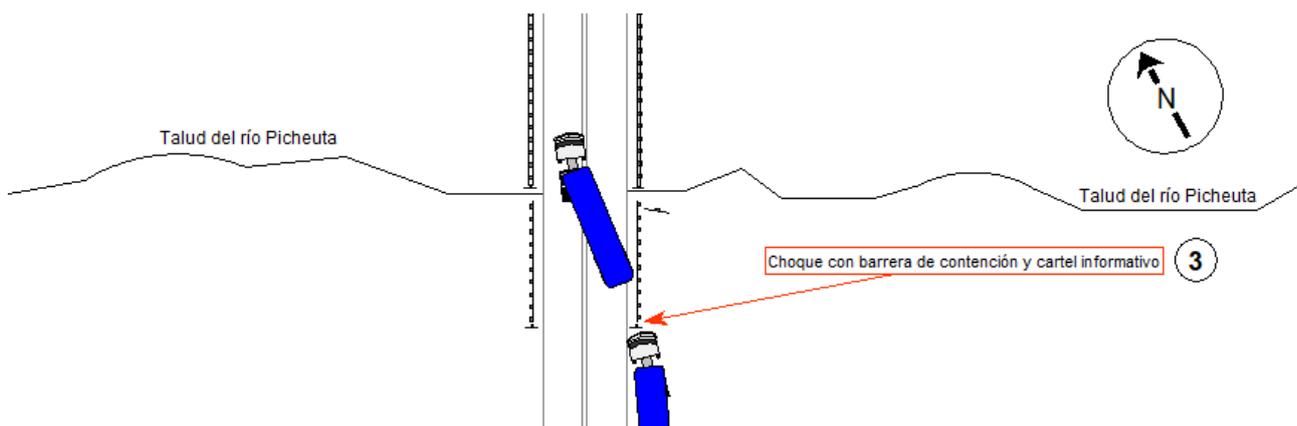


Figura 24. Infografía de la secuencia del accidente: 3) Choque con barrera de contención y cartel informativo. Fuente: JST, 2022

Luego del despiste y previo al ingreso al puente, la unidad invadió el carril de circulación opuesto. Ante esta situación, el conductor habría intentado retomar la circulación por su propio carril.

Dichas maniobras produjeron inicialmente la desestabilización del semirremolque, el cual se habría desplazado hacia el oeste, impactando contra el parapeto de este sector inicial del puente. Al mismo tiempo, el camión tractor comenzó a dirigir su frente hacia el costado este del puente, momento en que no logró retomar por completo el control de la unidad, ni detenerla.

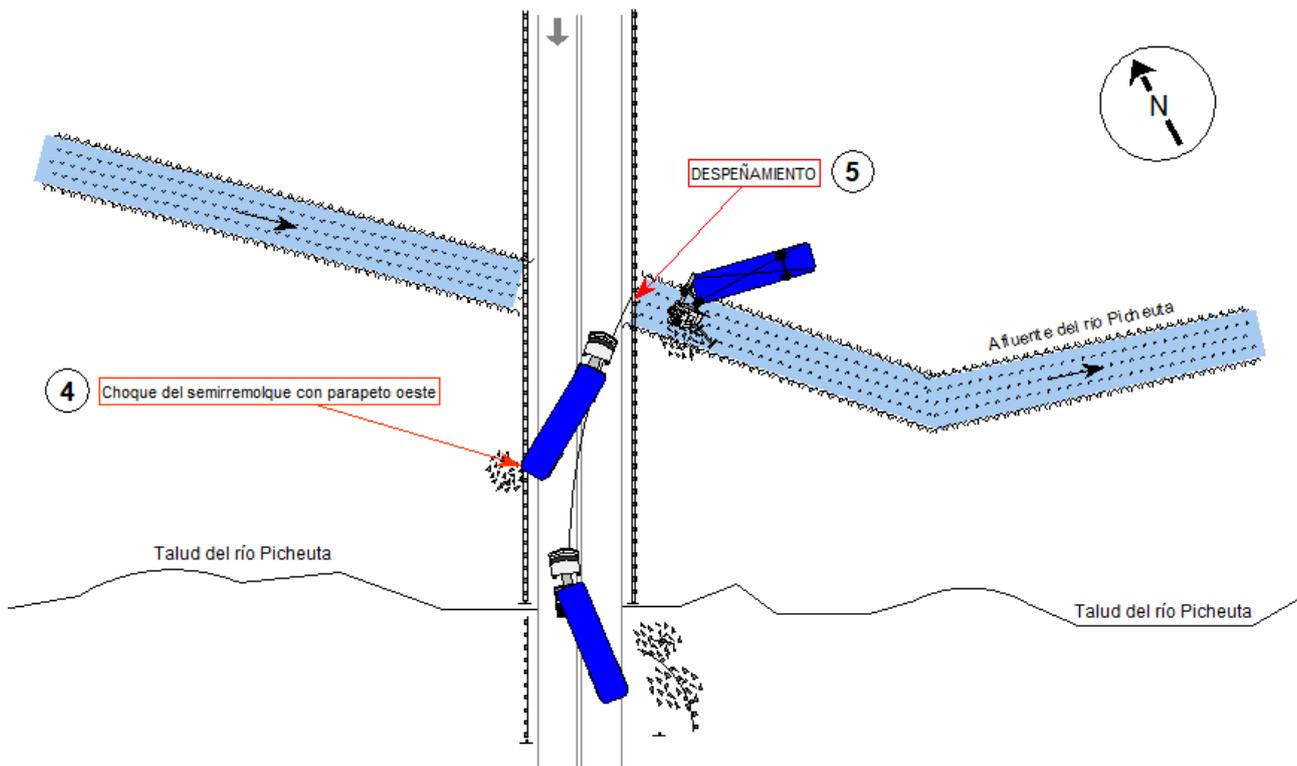


Figura 25. Infografía de la secuencia del accidente: 4) Choque del semirremolque con parapeto oeste. 5) Despeñamiento. JST, 2022

Como consecuencia de ello, una de las ruedas del camión impactó contra la base del costado del puente, lo superó, impactó contra el parapeto del cardinal este y continuó en esa misma dirección, cayendo al precipicio. Inmediatamente por detrás, el semirremolque describió similar acción.

La cabina del camión impactó frontalmente contra el lecho del río, quedó volcada sobre su lateral izquierdo y el chasis volcado con sus ruedas hacia arriba, al igual que el semirremolque, al cual se le desprendieron completamente dos ejes: el delantero y el trasero. Uno de ellos quedó ubicado sobre el puente y el otro (eje levadizo) quedó próximo a la cabina destruida.

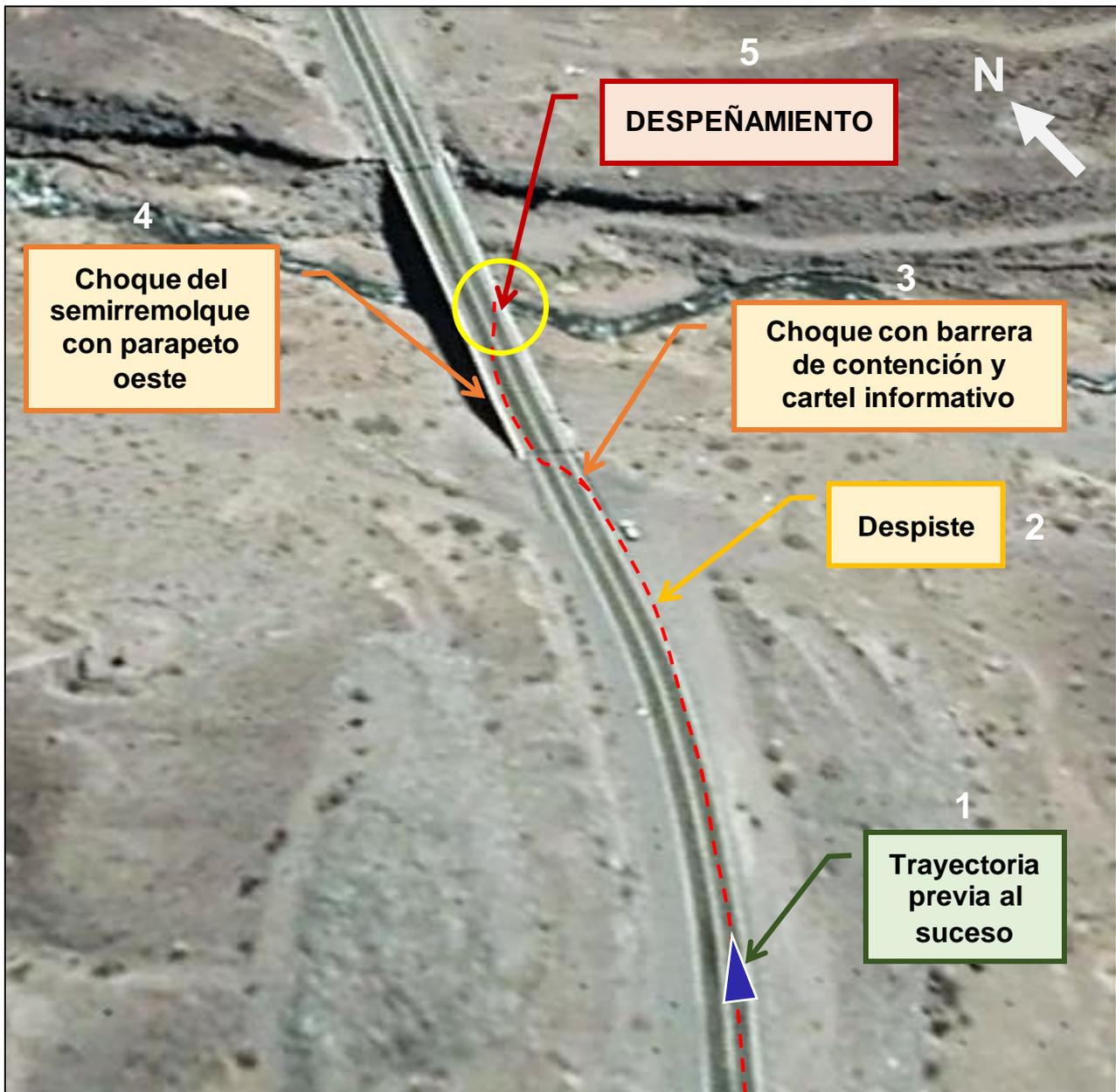


Figura 26. Secuencia del accidente en imagen satelital: 1) Trayectoria del vehículo previa al suceso. 2) Despiste. 3) Choque con barrera de contención y cartel informativo. 4) Choque del semirremolque con parapeto oeste. 5) Despeñamiento. Fuente: Imagen satelital de [Google](https://www.google.com/maps), 2022

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:

- Los daños a la infraestructura vial observados previo al inicio del puente (barreras laterales de contención y cartel) señalan un despiste y choque por parte del vehículo involucrado.



- Las improntas neumáticas situadas próximas al inicio del puente evidencian que la unidad inició el cruce del puente, invadiendo parcialmente el carril de circulación contrario.
- La rotura del parapeto oeste, próxima al inicio del puente, se interpreta como un daño posiblemente ocasionado por el sector posterior izquierdo del semirremolque.
- La ubicación de las improntas neumáticas, los daños sobre el puente y la posición final del conjunto vehicular, permiten inferir la posición cuasi oblicua de la unidad al momento de la caída.
- El desplome del rodado desde un puente hasta el lecho del río configura al tipo de accidente como despeñamiento.
- El fallecimiento del conductor de la unidad accidentada se produjo en lugar del suceso, y su cuerpo quedó atrapado en el interior de la cabina.

3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso

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

- Escuadrón 27 Uspallata, Gendarmería Nacional Argentina
- Comisaría 23 Uspallata, Policía de Mendoza
- Policía Científica de Mendoza, Delegación Luján de Cuyo
- Bomberos Voluntarios de Montaña Uspallata
- Servicio Coordinados de Emergencia, Base Uspallata

4. 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.
- Mecanismos de control y fiscalización de jornada y descanso, características y aplicabilidad.
- Instancias de evaluación y formación en el proceso de habilitación de conductores que focalicen en la identificación de factores de riesgo asociados con la conducción.
- Capacitación específica de conducción en zonas de alta montaña a conductores del transporte automotor.
- Implementación de tecnologías ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) de ayuda a la conducción en el transporte automotor.



5. Limitaciones

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

- No contar hasta el momento del presente informe con la información solicitada a algunas de las entidades consultadas.