



# Informe preliminar

## Suceso automotor

**Tipo de evento:** Choque múltiple

**Lugar:** Av. Mitre 1739, San José, Guaymallén, Mendoza

**Vehículos:** un camión cisterna y cuatro vehículos particulares

**Resultados:** dos lesionados y daños materiales

**Fecha y hora:** 8/6/2022, 11:00

**Expediente:** EX-2022-58474625- -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](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: EX-2022-58474625- -APN-DNISAU#JST, 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>5</b>
<b>3.1. Reseña del suceso</b> .....	<b>5</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>16</b>
<b>3.2.2.1. Vehículo 1</b> .....	<b>16</b>
<b>3.2.2.2. Vehículo 2</b> .....	<b>19</b>
<b>3.2.2.3. Vehículo 3</b> .....	<b>20</b>
<b>3.2.2.4. Vehículo 4</b> .....	<b>21</b>
<b>3.2.2.5. Vehículo 5</b> .....	<b>23</b>
<b>3.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso</b> .....	<b>24</b>
<b>3.3.1. Empresa operadora del servicio</b> .....	<b>24</b>
<b>3.3.2. Personal involucrado</b> .....	<b>25</b>
<b>3.3.2.1. Jornada laboral y descanso del Conductor 1</b> .....	<b>26</b>
<b>3.4. Secuencia fáctica</b> .....	<b>26</b>
<b>3.5. Velocidad del Vehículo 1</b> .....	<b>30</b>
<b>3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso</b> .....	<b>30</b>
<b>4. Observaciones</b> .....	<b>31</b>
<b>5. Limitaciones</b> .....	<b>31</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 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 realizó un relevamiento técnico accidentológico del lugar del suceso, 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 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 (IF-2022-60878475-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 mediante correo electrónico al Juzgado Administrativo de Tránsito 1 de la Municipalidad de Guaymallén y la Oficina Fiscal 8 de Guaymallén.

- Se solicitó información a través de notas oficiales a la ANSV y a Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF).

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 miércoles 8 de junio de 2022, un camión cisterna que transportaba gasoil desde Luján de Cuyo hacia la provincia de San Juan circulaba por la Av. Mitre de la localidad de Guaymallén, con dirección de sur a norte.

A las 11:00, aproximadamente, luego de atravesar la calle Correa Saa, la unidad chocó tres automóviles estacionados sobre el carril este.

Posteriormente invadió la acera, continuó su marcha y chocó contra un gabinete de gas domiciliario y las rejas frontales de una propiedad. Luego continuó avanzando sobre el jardín de la propiedad, dentro de la cual se encontraba un vehículo estacionado, al cual también impactó. En este domicilio también se localizó un perro muerto.

Producto del accidente, se vieron afectadas fundamentalmente el frente de dos viviendas y, en menor medida, el ingreso a una tercera propiedad. Asimismo, resultaron lesionadas dos personas: el conductor del camión cisterna y el conductor de uno de los vehículos estacionados, el cual estaba en su interior.



Figura 1. Lugar del accidente. Posición final de cuatro de los vehículos involucrados. Fuente: [El Sol](#), 2022

#### 3.2. Factores físicos

##### 3.2.1. Vía y entorno

El accidente ocurrió en la Av. Mitre, a la altura catastral municipal 1727, 1739 y 1747, del distrito de San José, departamento de Guaymallén, provincia de Mendoza, ubicada en las coordenadas geográficas: -32.882554, -68.813316.

El lugar se encuentra entre las calles Correa Saa y Ferrari, más específicamente a 28 metros de la esquina sur (calle Correa Saa, lado este).

La zona es urbana, compuesta por casas de familia, escuelas, comercios, empresas y lugares de esparcimiento. Como centros de referencia más cercanos, se pueden nombrar: al sur, el Espacio Cultural Julio Le Parc, la estación de servicio YPF y la plaza San Mauricio; al norte, el Club Atlético Argentino.

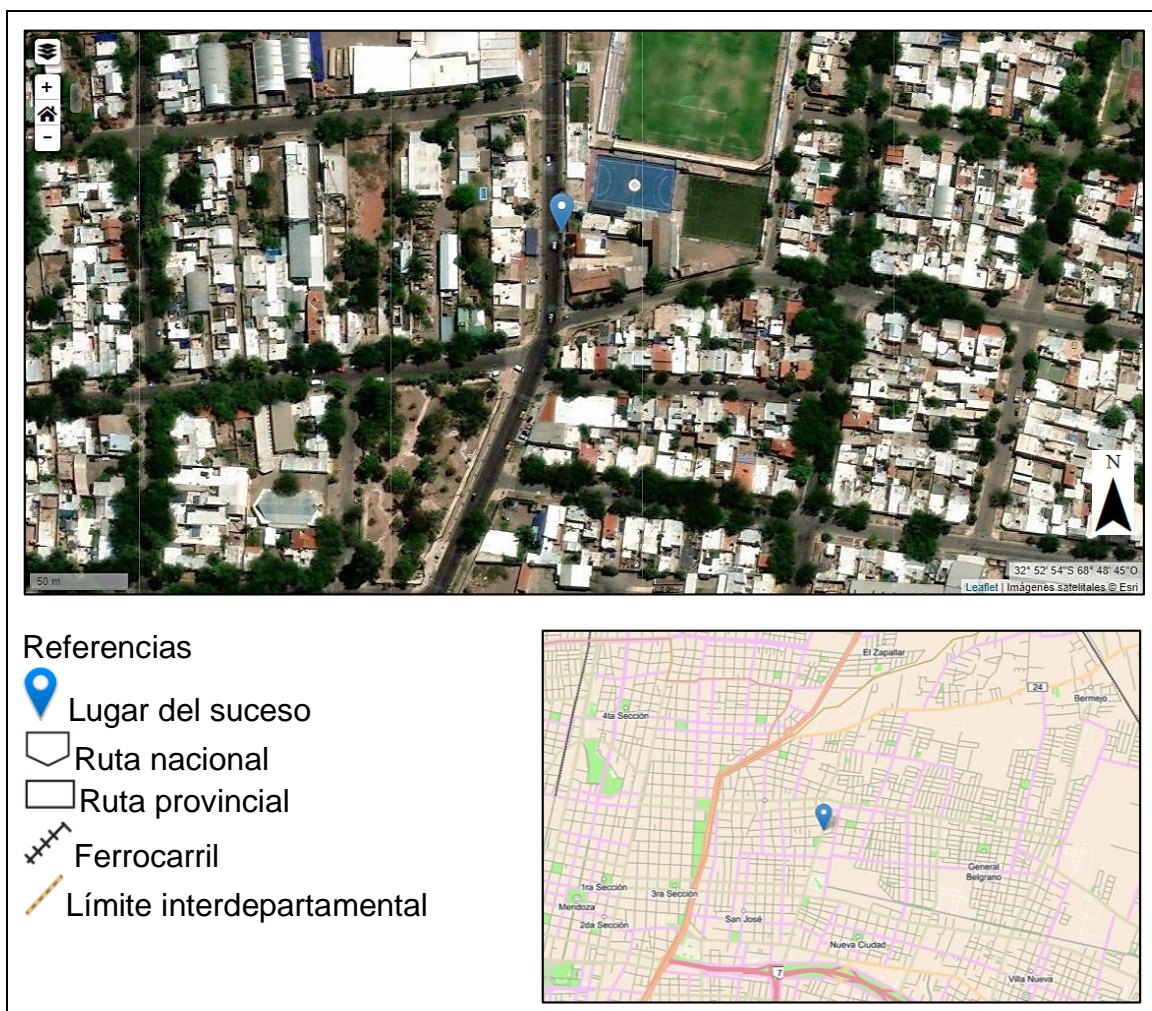


Figura 2. Mapa de localización del lugar del suceso. Fuente: [IGN](#), 2022

Las principales arterias de la zona son: al sur, la calle Godoy Cruz y la Ruta Nacional 7 (denominada Acceso Este). Al oeste, la Ruta Nacional 40 (denominada Acceso Norte o Costanera). Al norte, las calles Pedro Molina, Almirante Brow/Mathus Hoyos. Al este, las calles Sarmiento y Avellaneda.



Al momento del accidente, existía iluminación natural, con buena visibilidad, cielo despejado, sin la existencia de fenómenos hídricos ni eólicos.

A arribo al escenario del suceso, el lugar se encontraba balizado y acordonado, con desvíos del tránsito. Asimismo, dos vehículos habían sido removidos de su posición final original y otro había sido retirado del lugar.

Se detectó la presencia de arena sobre parte de la calzada y sus inmediaciones (realizado con fines de seguridad por la existencia de fluidos vehiculares) que imposibilitan un registro acabado de la zona.

También había vehículos pertenecientes a organismos de emergencia dentro del lugar de acordonamiento (zona interior crítica de ocurrencia del siniestro) estacionados frente a la posición final de la unidad accidentada y sobre el carril donde se desarrolló el choque múltiple. No se detectaron espacios designados para el estacionamiento de vehículos de respuesta a la emergencia, de acuerdo las características del suceso y acordes a los protocolos que atienden la demarcación de diferentes zonas o perímetros en los que se limita el acceso y transición al lugar del hecho.

En el lugar se localizó una cámara de seguridad privada perteneciente a uno de los comercios de la zona, ubicado frente a las propiedades damnificadas. En la filmación quedó registrada la secuencia del choque múltiple.

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

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Curva
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Sí
Semáforo	No
Observaciones	Zona urbana

La Avenida Mitre es de doble sentido de circulación, de sur a norte y viceversa. Su superficie es de asfalto, sin fallas visibles en el pavimento. Consta de un ancho total de calzada útil de 12 metros, compuesta de este a oeste por: un carril de estacionamiento, dos carriles



centrales de circulación (uno por mano) y una ciclovía, esta última separada longitudinalmente por reductores de velocidad (tipo *tachas*).

Posee demarcaciones horizontales compuestas de este a oeste por: línea blanca continua despintada divisoria del carril de estacionamiento y doble línea amarilla despintada en su eje medio longitudinal divisoria de sentidos de marcha.

A ambos costados de la vía, se observa la existencia de cordones y canales de riego (localmente denominadas acequias). Las aceras y líneas de edificación, por su parte, se encuentran en un plano superior a la vía.

Luego de la zona del accidente, transversalmente a la Av. Mitre y hacia el norte, existen líneas auxiliares de reducción de velocidad. Asimismo, en las esquinas adyacentes (Correa Saa al sur y Ferrari al norte) existen sendas peatonales demarcadas.

Respecto de la configuración de esta vía principal, es menester destacar que en las proximidades de la intersección con calle Correa Saa (lado este) la arteria principal adquiere una leve configuración curva hacia el cardinal oeste (ver figuras 2 y 4).

La distancia lineal existente entre la esquina este de Av. Mitre y Correa Saa y el sector posterior del Vehículo 1 es de 27,5 metros.



Figura 3. Vista general de Av. Mitre de sur a norte. Se observa la configuración curva de la vía y, debajo de la flecha vertical, la posición final del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 4. Vista general de Av. Mitre de sur a norte. Al oeste, calle Correa Saa. Al este, calle Marsella y calle Correa Saa. Fuente: JST, 2022



Figura 5. Vista general de Av. Mitre de sur a norte. Entrecruzamiento de calles Correa Saa, oeste y este. Fuente: JST, 2022



Figura 6. Vista general de Av. Mitre de sur a norte. Tramo recto de la vía, luego del cruce con calle Correa Saa. A la derecha de la imagen, el Vehículo 1 se observa introducido más allá de la línea de edificación. Fuente: JST, 2022



Figura 7. Posición final del Vehículo 1. A lo largo del carril de estacionamiento, se hallaban restos plásticos y fluidos mecánicos. En la acequia se halló combustible, que fue cubierto de arena. Fuente: JST, 2022



Figura 8. Posición final del Vehículo 1. En total se vieron afectadas tres propiedades, de sur (derecha) a norte (izquierda), con número catastral municipal: 1727, 1739 y 1747. Fuente: JST, 2022



Figura 9. Posición final del Vehículo 1 dentro de propiedad privada. El inmueble 1739 fue el más afectado por la cantidad de daños materiales recibidos. La vivienda 1747 linda al norte con el predio del Club Atlético Argentino. Fuente: JST, 2022



Figura 10. Vista general de Av. Mitre de norte a sur. Dentro de círculos, vehículos pertenecientes a los organismos de emergencia dentro de la escena principal. A partir de la vivienda 1747, sobre la calzada, comienzan las líneas auxiliares de reducción de velocidad. Fuente: JST, 2022



Figura 11. Vista general desde el interior de la vivienda 1747 hacia el sur. Se observa el frente y lateral izquierdo del Vehículo 1 y el sector posterior del Vehículo 5. Fuente: JST, 2022



Figura 12. Vista general desde el interior de la vivienda 1747 hacia el sur. Posición final del Vehículo 1 y del Vehículo 5. Fuente: JST, 2022



Figura 13. Vista general desde la vereda de la vivienda 1727 hacia el norte. Se observa el sector posterior y lateral derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 14. Vista general desde el frente de la vivienda 1727 hacia el norte. Se observa el jardín frontal de la vivienda 1739 y el lateral derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 15. Vista general desde el frente de la vivienda 1739. Se observa el jardín frontal, la puerta principal de ingreso y el portón del garaje. Frente a la puerta, un perro muerto. Fuente: JST, 2022



Figura 16. Vista general desde el frente de la vivienda 1739 hacia la vivienda 1747. Se observa su jardín frontal y puerta principal de ingreso. Frente a la puerta, entre escombros y ramas, el Vehículo 5. Fuente: JST, 2022

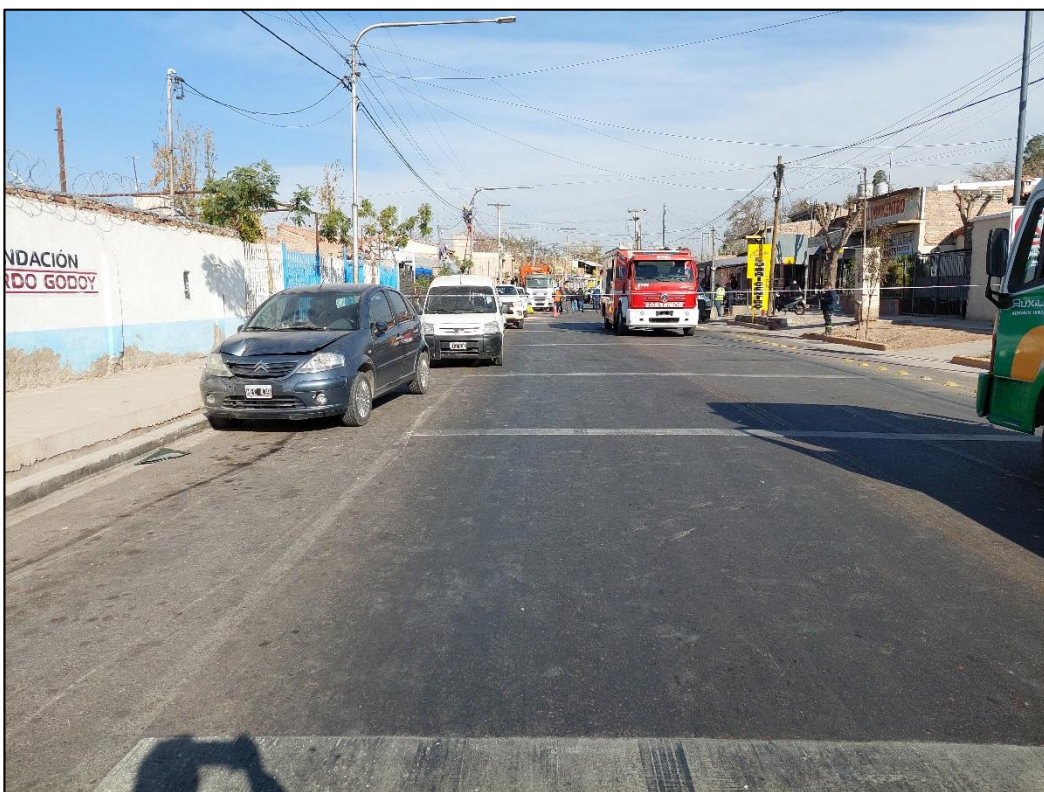




Figura 17. Vista general de Av. Mitre de norte a sur. Se observan sobre el carril de estacionamiento este, el Vehículo 3 y Vehículo 4, involucrados en el accidente y removidos de su posición final. Desde esta perspectiva se logran visualizar líneas auxiliares de reducción de velocidad sobre la calzada, en este sector, ubicadas frente al Club Atlético Argentino (pared y rejas, celeste y blanca). Fuente: JST, 2022

### 3.2.2. Vehículos involucrados

En el suceso de referencia, se vieron involucrados un camión cisterna y cuatro vehículos particulares que se hallaban estacionados.

#### 3.2.2.1. Vehículo 1

**Resultado:** Apto

**Vencimiento:** 12/01/2023

**Observaciones:** FICHA RCM AITA N°: 1149045  
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 650.0

▶ Certificado

(Mercosur) S - 466306

▶ Fotovalidación




Figura 18. Registro fotográfico del vehículo en su última revisión técnica en taller 017 Revité SA, Mendoza. Fuente: Sistema RTO, 2022

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

<b>Vehículo 1</b>	<b>Dominio:</b> AE536ZP	<b>Tipo:</b> Camión
<b>Categoría</b>	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los 12 000 kg	
<b>Marca</b>	Mercedes Benz	
<b>Modelo</b>	Axor 2544 LS	
<b>Año</b>	2021	
<b>Tipo de caja</b>	Tractor	
<b>Configuración de ejes</b>	1S-2D	
	<b>Resultado</b>	Apto



<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Realizada</b>	12/1/2022
	<b>Vencimiento</b>	12/1/2023
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	28/7/2021
	<b>Clase de carga habilitada</b>	Carga general
<b>Ubicación de daños</b>	Sector anterior	
<b>Descripción de daños</b>	Daños generales sobre el exterior de la cabina. Rotura del parabrisas, limpia parabrisas, visera, parrilla, paragolpes, ópticas, intermitentes, faro antiniebla y guardabarros. Hundimiento en la esquina superior delantera derecha de la cabina. Desprendimiento del espejo retrovisor derecho. Tren delantero comprometido	
<b>Dominio: PIF971</b>		<b>Tipo: Semirremolque</b>
<b>Categoría</b>	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a 10 000 kg	
<b>Marca</b>	Fangio	
<b>Modelo</b>	SRT2AL0000	
<b>Año</b>	2015	
<b>Tipo de caja</b>	Tanque cisterna	
<b>Configuración de ejes</b>	1D-1D	
<b>Revisión Técnica Obligatoria</b>	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Realizada</b>	26/11/2021
	<b>Tipo</b>	Transporte interjurisdiccional de cargas
	<b>Vencimiento</b>	26/11/2022
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	27/04/2022
	<b>Clase de carga habilitada</b>	Petróleo y derivados
<b>Ubicación de daños</b>	Lateral derecho. Lateral izquierdo	
<b>Descripción de daños</b>	Abrasiones laterales en cisterna	
<b>Servicio</b>	<b>Ocasión de servicio</b>	Sí
	<b>Carga transportada</b>	Gasoil Infinia Diésel
	<b>Origen</b>	Luján de Cuyo, Mendoza
	<b>Destino</b>	Provincia de San Juan
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Av. Mitre
	<b>Desde</b>	Correa Saa
	<b>Hacia</b>	Ferrari



Figura 19. Fotografías del Vehículo 1. Daños estructurales en el sector anterior de la unidad tractora y abrasiones en los laterales izquierdo y derecho del semirremolque. Fuente: JST, 2022

La cisterna contaba en su sector posterior y laterales con etiquetas (placa romboidal) de peligro, color rojo, clase 3, que significa *líquidos inflamables*, y paneles rectangulares color naranja con las inscripciones: “30” – “1202”, cuyo significado es: número superior (peligrosidad) 3= Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gases o materia líquida susceptible de auto calentamiento. Cuando el peligro se puede identificar con una cifra, la



segunda será cero. Luego, en el número inferior (identificación, número ONU) 1202= gasóleo (combustible para motores diésel).

La capacidad máxima autorizada de la cisterna es de 36.000 litros y transportaba 35.820 litros de gasoil Infinia Diésel.

De acuerdo con el certificado vigente de Espesores y Estanqueidad, el tanque cisterna se encuentra apto para la recepción de hidrocarburos con fecha de vencimiento 5/3/2026. Asimismo, se indica que fue inspeccionado el 5/3/2021 por la empresa auditora de Seguridad, Universidad Nacional del Sur.

El certificado de tanques cisterna de Visual Interna también se encuentra vigente y apto para la recepción de hidrocarburos, con fecha de vencimiento 22/2/2024 y fue inspeccionado el 22/2/2022 por la empresa auditora antes mencionada.

En relación con los exámenes del sistema de frenos realizado por personal de la empresa Frenos Oeste SA, mediante inspección visual y pruebas con el vehículo apagado, no se detectaron fallas en los frenos del camión tractor y cisterna.

### 3.2.2.2. Vehículo 2

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2</b>	<b>Tipo:</b> Automóvil	
<b>Categoría</b>	M1: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de 3500 kg	
<b>Marca</b>	Renault	
<b>Modelo</b>	Clío	
<b>Uso</b>	Particular	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Av. Mitre
	<b>Desde</b>	Estacionado
	<b>Hacia</b>	Norte
<b>Ubicación de daños</b>	Sector anterior. Lateral derecho. Sector posterior. Lateral izquierdo	
<b>Descripción de daños</b>	Deformación del capó. Rotura de parrilla y ópticas delanteras. Desprendimiento con rotura del paragolpes delantero. Tren delantero comprometido. Deformación del guardabarros y puerta trasera derecha, rotura de vidrio trasero derecho y eje trasero derecho. Deformación del baúl, rotura de luneta y faros traseros. Deformación de guardabarros y puerta trasera izquierda, rotura de ambos vidrios izquierdos y eje trasero. Deformaciones en el lateral izquierdo del techo.	



Figura 20. Fotografías del Vehículo 2. Daños en el sector anterior, lateral derecho, sector posterior, lateral izquierdo y techo. Fuente: [Los Andes](#), 2022

### 3.2.2.3. Vehículo 3

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

<b>Vehículo 3</b>	<b>Tipo:</b> Automóvil	
<b>Categoría</b>	M1: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de 3500 kg	
<b>Marca</b>	Citroën	
<b>Modelo</b>	C3	
<b>Uso</b>	Particular	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Av. Mitre
	<b>Desde</b>	Estacionado
	<b>Hacia</b>	Norte
<b>Ubicación de daños</b>	Sector anterior. Sector posterior. Lateral derecho	
<b>Descripción de daños</b>	Rotura de parrilla, paragolpes delantero y óptica derecha. Deformación del guardabarros delantero derecho y capot. Deformación del panel posterior derecho. Rotura del paragolpes trasero y baúl	



Figura 21. Fotografías del Vehículo 3. Daños en el sector anterior, lateral derecho y sector posterior. Fuente: JST, 2022

### 3.2.2.4. Vehículo 4

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

<b>Vehículo 4</b>	<b>Tipo:</b> Furgón
<b>Categoría</b>	N1: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los 3500 kg
<b>Marca</b>	Peugeot
<b>Modelo</b>	Partner
<b>Uso</b>	Particular



<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Av. Mitre
	<b>Desde</b>	Estacionado
	<b>Hacia</b>	Norte
<b>Ubicación de daños</b>	Sector posterior. Lateral derecho. Lateral izquierdo	
<b>Descripción de daños</b>	Rotura y abrasiones son el paragolpes trasero. Deformación del portón trasero izquierdo con rotura de vidrio de ventana. Rotura de faro trasero izquierdo. Hundimiento del guardabarros, abrasiones y desinflado de la cubierta delantera derecha. Deformación y hundimiento en sector lateral izquierdo del furgón	





Figura 22. Fotografías del Vehículo 4. Daños en el sector anterior, sector posterior, lateral derecho y lateral izquierdo. Fuente: JST, 2022

### 3.2.2.5. Vehículo 5

Tabla 6. Datos del Vehículo 5

<b>Vehículo 5</b>	<b>Tipo:</b> Automóvil	
<b>Categoría</b>	M1: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de 3500 kg	
<b>Marca</b>	Fiat	
<b>Modelo</b>	Palio	
<b>Uso</b>	Particular	
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Garaje residencial
	<b>Desde</b>	Estacionado
	<b>Hacia</b>	Este
<b>Ubicación de daños</b>	Sector anterior. Lateral derecho. Sector posterior. Lateral izquierdo	
<b>Descripción de daños</b>	Destrucción general de carrocería, bastidor, componentes y motor.	





Figura 23. Fotografías del Vehículo 5. Destrucción general. Daños en el sector anterior, lateral derecho, sector posterior, lateral izquierdo y techo. Fuente: JST, 2022

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

#### 3.3.1. Empresa operadora del servicio

El Vehículo 1 pertenece a la firma Anara SA, con sede central en Luján de Cuyo, provincia de Mendoza.

De las consultas en línea sobre la empresa, se desprende que se dedica a la prestación de servicio de transporte automotor de cargas NCP (incluye servicios de transporte de carga refrigerada y transporte pesado), servicio de transporte automotor de mercaderías a granel NCP y servicio de transporte por camión cisterna. Contando con 28 vehículos motorizados y 30 para remolcar.



Tabla 7. Datos básicos de la empresa operadora del Vehículo 1

<b>Certificado RUTA</b>	A547741
<b>Fecha de inscripción</b>	15/12/2016
<b>Tipo de transportista</b>	Empresa de Transporte
<b>Categoría del transportista</b>	Transporte de Carga Peligrosa, Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada, Transporte de Carga Internacional, Transporte de Tráficos Especiales

### 3.3.2. Personal involucrado

En el Vehículo 1 viajaba su conductor cómo único ocupante. En los vehículos 2, 4 y 5, las unidades estaban estacionadas sin ocupantes en su interior. El Vehículo 3, por su parte, también estaba estacionado, pero con su conductor a bordo.

Tabla 8. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	M	49	Lesionado
Conductor 3	Vehículo 3	Conductor estacionado	M	36	Lesionado

En el lugar del accidente, el Conductor 1 acusó traumatismo en mano derecha con herida cortante. En tanto que el Conductor estacionado 3 acusó traumatismo en cabeza y latigazo cervical.

Al Conductor 1 se le realizó la prueba de alcoholemia por aire espirado (Nro. 2109) el mismo día del accidente a las 12:07:57 (según equipo; Dragger ARLK-0022/ARLD 0110), y arrojó como resultado: 0,00 g/l de alcohol en sangre.

Tabla 9. Habilitaciones del Conductor 1

<b>Porte</b>	<b>Centro emisor</b>	Guaymallén, Mendoza
	<b>Sistema</b>	Licencia Nacional de Conducir
	<b>Clase</b>	B, C y E; subclase E1 (automotores con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye B y C)
	<b>Vencimiento</b>	4/10/2022
<b>LiNTI</b>	<b>Categoría</b>	Mercancías Peligrosas y Cargas Generales
	<b>Vencimiento</b>	18/2/2023

Según reportes de la ANSV, el Conductor 1 cuenta con dos cursos realizados, bajo la órbita de dicho organismo, los cuales se encuentran vigentes:

- Cargas generales. Actualización. Centro: FPT – Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza, provincia de Mendoza. Fecha de recepción: 30/04/2021. Vigencia: 28/04/2023.



- Mercancías peligrosas. Actualización. Centro: FPT – Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos (CATAMP), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, provincia de Buenos Aires. Fecha de recepción: 03/10/2019. Vigencia: 30/09/2024.

Asimismo, el examen psicofísico del Conductor 1 fue realizado en un centro bajo la órbita de la ANSV y se encuentra vigente:

- Obra Social de Conductores de Camiones, de San José, Guaymallén, provincia de Mendoza. Fecha de dictamen: 18/02/2022. Vigencia: 18/02/2023.

Según consultas a bases de datos del Sistema Nacional de Infracciones (SINAI) y del Sistema Nacional de Antecedentes (SINAT), no se encontraron resultados de infracciones y antecedentes.

Consultado el Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT), este arrojó como resultado, que no posee inhabilitación para conducir vehículos motorizados. No posee suspensiones judiciales y/o administrativas. No posee retenciones de licencias. Posee una infracción firme del 17/10/2020. No se encontraron infracciones presuntas.

Por su parte, YPF informó que el Conductor 1 finalizó 41 capacitaciones virtuales en los últimos dos años, vinculados con la salud, la seguridad laboral, vial y operacional en el transporte.

### 3.3.2.1. Jornada laboral y descanso del Conductor 1

El día del suceso el Conductor 1, llevaba 1 hora y 24 minutos de conducción, con 88 km recorridos.

A continuación, se informan los últimos días laborales y de descanso, previo al accidente:

Tabla 10. Jornada laboral y descanso del Conductor 1

Conducción	Jueves 2/6/2022	Viernes 3/6/2022	Sábado 4/6/2022	Domingo 5/6/2022	Lunes 6/6/2022	Martes 7/6/2022	Miércoles 8/6/2022
Horas detenido	14:16:01	17:14:37	15:03:36	Franco	15:37:23	19:42:37	22:35:35
Horas en movimiento	09:43:59	06:45:23	08:56:24	Franco	08:22:37	04:17:23	01:24:25
Kilómetros recorridos	674	253	432	Franco	436	281	88

### 3.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente, en el lugar del suceso, y la existencia de un registro fílmico del accidente, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.



A las 11:00, aproximadamente, el Vehículo 1, que transportaba gasoil, circulaba por la Av. Mitre de la localidad de Guaymallén, con dirección de sur a norte.

Luego de traspasar las calles transversales Marsella y Correa Saa (oeste y este) la arteria principal adquiere una configuración curva hacia el cardinal oeste.

Pasando dicha esquina, en un trayecto de aproximadamente 25 metros, a las 11:07, la unidad continuó su marcha con dirección lineal y chocó por alcance al Vehículo 2, que a su vez chocó al Vehículo 3, el cual hizo lo mismo con el Vehículo 4. Todos estos rodados menores se encontraban estacionados sobre el carril de estacionamiento este.

El Vehículo 2, luego de recibir el impacto, desarrolló un movimiento rototraslatorio en sentido antihorario y quedó ocupando parte de la acera, puente y carril de estacionamiento correspondiente a la numeración municipal 1739, con su frente orientado hacia el oeste. En tanto, los Vehículos 3 y 4 quedaron sobre el mismo carril de estacionamiento este, en contacto físico entre sí, por medio del sector anterior del Vehículo 3, ubicado frente a la numeración municipal 1739 y el sector posterior del Vehículo 4, ubicado frente a la numeración municipal 1749.

Mientras tanto, Vehículo 1 continuó su marcha, atravesó la acequia, puente y acera del lado este y chocó contra un gabinete de gas domiciliario y las rejas frontales de la vivienda 1739. Seguidamente, continuó avanzando sobre el jardín de esta misma propiedad, dentro de la cual se encontraba el Vehículo 5 estacionado, al cual impactó de manera lateral oblicua y lo arrastró hacia el norte, llevando consigo, además, un árbol y una medianera de por medio. El Vehículo 5 finalmente quedó ubicado en el jardín frontal de la vivienda 1747 con su frente orientado hacia el este. El rodado mayor, por su parte, quedó con su frente orientado hacia el norte.

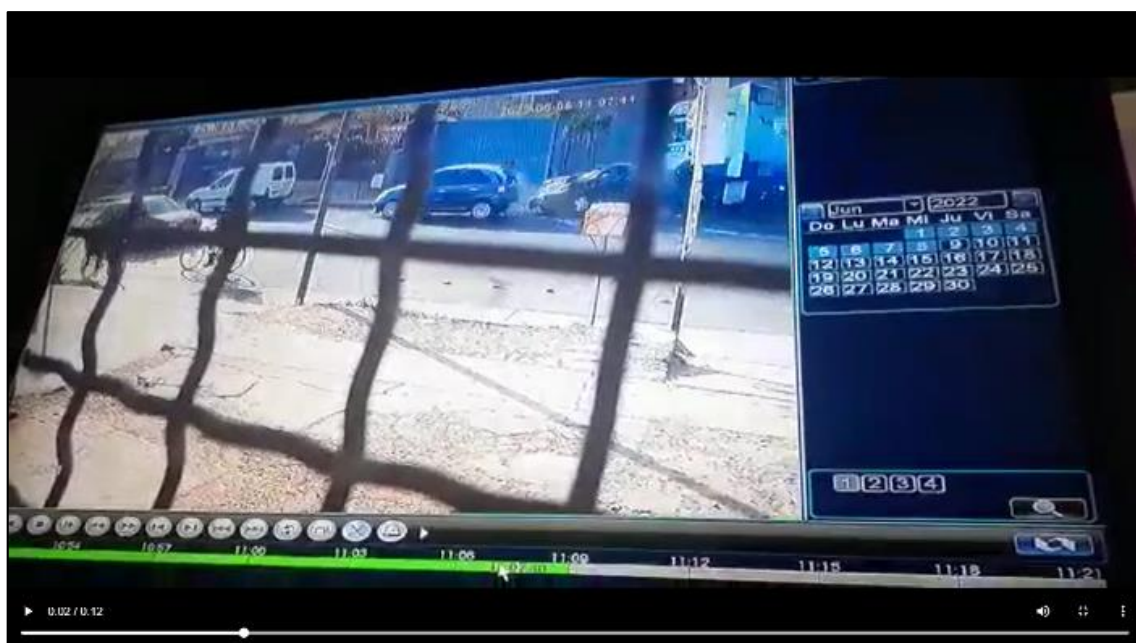




Figura 24. Fotogramas de registro fílmico. Se observa la secuencia del choque múltiple. Fuente: [El Sol](#), 2022

Dentro de la propiedad 1739, entre el jardín frontal y puerta de ingreso, también se localizó un perro muerto.

Como consecuencia del choque estructural en los momentos iniciales del accidente, se vio afectada la medianera y portón de ingreso de la vivienda 1727.

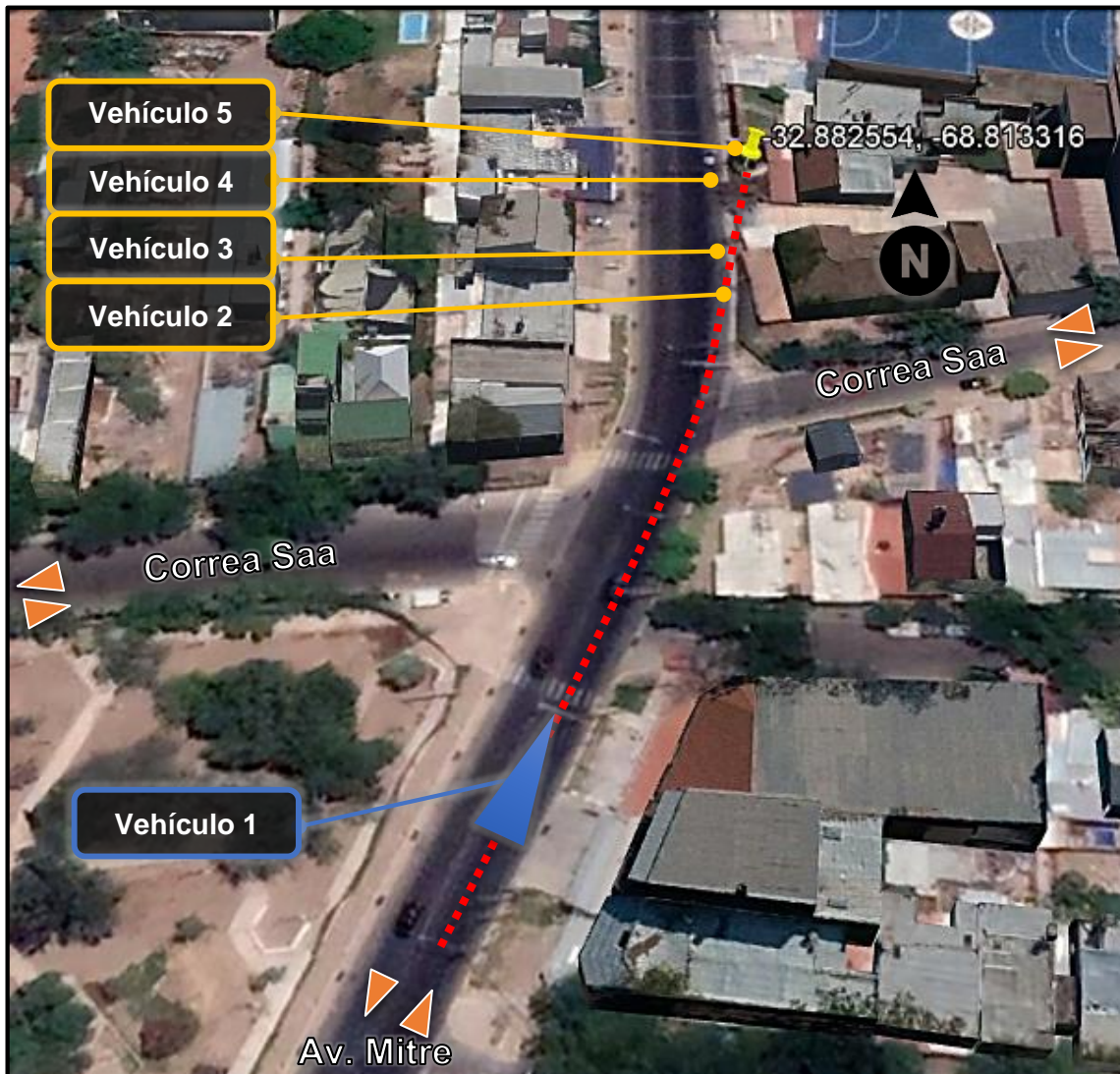


Figura 25. Trayectoria del Vehículo 1 y ubicación de los Vehículos 2, 3, 4 y 5 previo al choque múltiple. Se observa la configuración curva de la vía. Fuente: [Google Earth](https://www.google.com/earth/), 2022

### *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:

- Considerando el trayecto del Vehículo 1 previo al primer choque con el Vehículo 2, se desprende que la unidad mayor prolongó su recorrido con una dirección lineal o casi recta, ante el inicio de una curva.
- No se localizaron huellas o marcas del Vehículo 1 que indiquen la existencia de maniobras evasivas o de frenado, previo al choque.
- La presencia de arena en calzada y acequia del cardinal este indica la ubicación de fluidos mecánicos y combustible derramado en el choque múltiple.

### 3.5. Velocidad del Vehículo 1

A continuación, se analizan los registros de velocidad en el anverso del disco diagrama correspondiente al tacógrafo analógico del Vehículo 1.

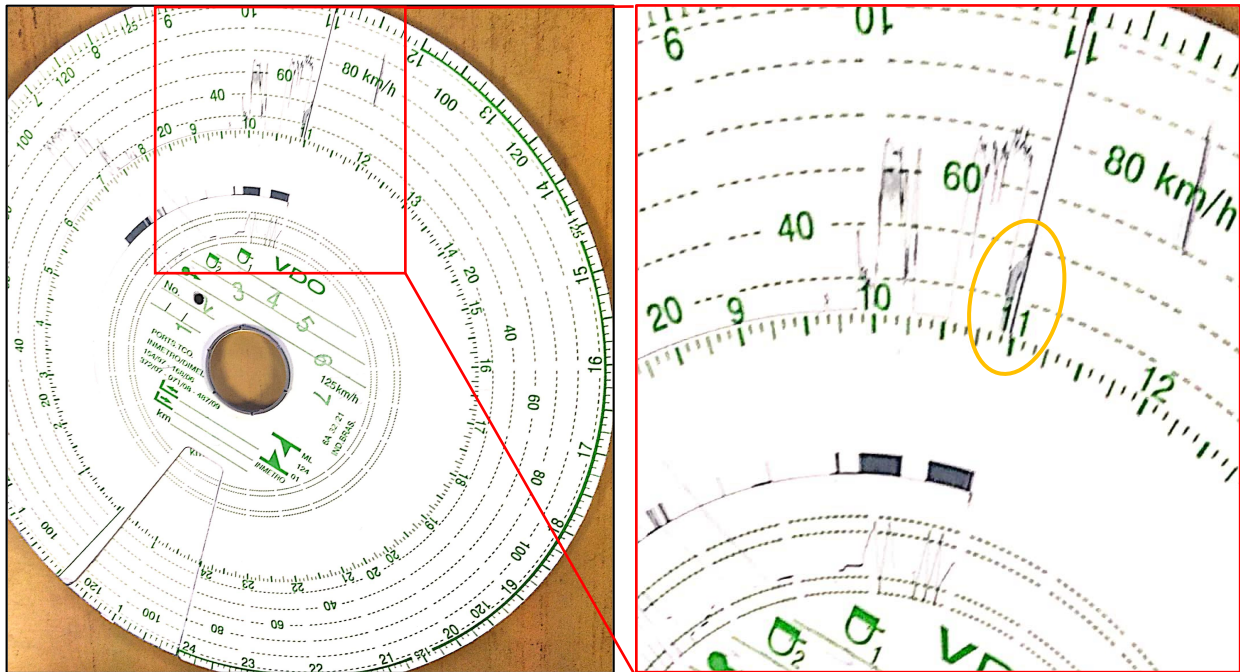


Figura 26. Sistema de registro de operaciones. Disco diagrama 24 horas del tacógrafo analógico del Vehículo 1. Fuente: YPF, 2022

Se observa un cese de registros cerca de las 11:00, cuya velocidad desarrollada por el vehículo en los momentos previos e inmediatos al accidente fue de entre 20 y 40 km/h.

### 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:

- Accidentología de la Municipalidad de Guaymallén
- Ambiente y Seguridad de YPF
- Bomberos de la Policía de Mendoza
- Comisaría 31, Policía de Mendoza
- Defensa Civil de la Municipalidad de Guaymallén
- Ecogas. Empresa distribuidora de gas natural en Mendoza
- Edemsa. Empresa distribuidora de electricidad en Mendoza
- Grúas López Argentina



- Juzgado Administrativo de Tránsito 1 de la Municipalidad de Guaymallén
- Oficina Fiscal 8 de Guaymallén
- Servicio de Emergencias Coordinado
- Tránsito de la Municipalidad de Guaymallén

#### 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:

- Aspectos relacionados con la preservación/liberación del lugar del suceso.
- Condiciones psicofísicas del personal de conducción.
- Posibles distracciones al volante.
- Implementación de tecnologías ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) de ayuda a la conducción en el transporte automotor.
- Intervención vial en la zona del suceso que reduzca el riesgo de ocurrencia de accidentes.
- Uso y control de discos diagrama de tacógrafos analógicos.
- Sustitución de tacógrafos analógicos por tacógrafos digitales o inteligentes de segunda generación.

#### 5. Limitaciones

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

- Modificaciones en torno al lugar del suceso al momento de arribo de la JST, con vehículos removidos de su posición original, presencia de arena sobre el carril donde se desarrolló el choque múltiple y vehículos ajenos al suceso estacionados en la zona de ocurrencia del siniestro.
- Imposibilidad de inspeccionar integralmente la unidad siniestrada, debido a que no se encontraban las condiciones de seguridad adecuadas.
- No contar con el disco diagrama original del tacógrafo (analógico).
- No contar hasta el momento del presente informe preliminar con la totalidad de la información solicitada.