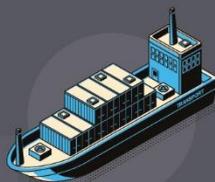
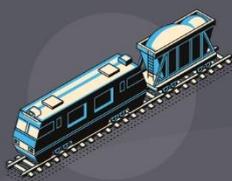


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 136. IP. Pasajeros, colisión y despiste, Lavalle, Mendoza

Fecha y hora: 13/11/2022 10:00

Vehículos: un ómnibus y un automóvil particular

Resultados: una mujer fallecida y un hombre lesionado

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-122640661- -APN-DNISAU#JST

Argentina unida



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: 136. IP. Pasajeros, colisión y despiste, Lavalle, Mendoza. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	5
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	15
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	20
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	20
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	20
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	21
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	21
3. OBSERVACIONES	22
4. LIMITACIONES.....	22



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

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



1. ACCIONES DESARROLLADAS

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

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2022-123904519-APN-DNISAU%JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos de RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI

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

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

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

2.1. Reseña del suceso

El domingo 13 de noviembre de 2022, un ómnibus doble piso interurbano que realizaba servicio de turismo nacional, trasladaba simpatizantes del Club Atlético River Plate desde la capital de San Juan hacia la Ciudad de Mendoza. Cerca de las 10:00



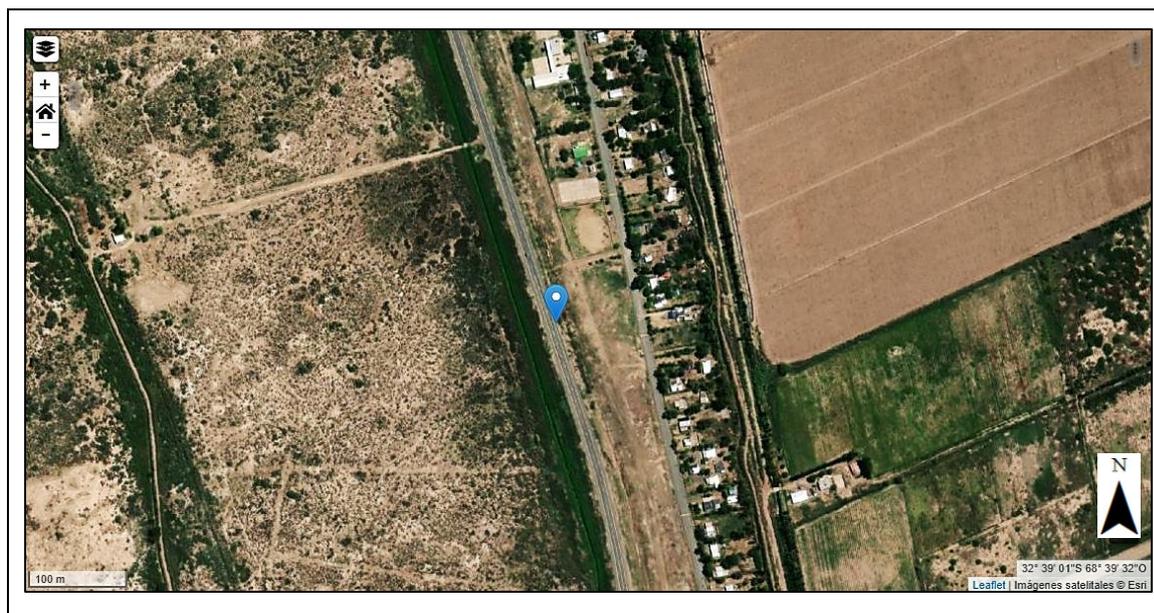
circulaba por la Ruta Nacional 40 en el departamento de Lavalle, provincia de Mendoza. Al llegar al distrito de Jocolí, aproximadamente en la progresiva kilométrica 3330, por motivos que se encuentran bajo investigación, fue colisionado por un automóvil particular que circulaba en sentido opuesto, es decir, de sur a norte. Producto del impacto ambos rodados despistaron (salieron de la vía). El rodado mayor quedó sobre la zona de préstamo oeste y el rodado menor quedó ubicado sobre la zona de préstamo este. Como consecuencia del suceso, la conductora del automóvil resultó fallecida y el conductor del ómnibus resultó lesionado.

2.2. 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.

2.2.1. Vía y entorno

El lugar del accidente se ubica en una zona semiurbana. En las coordenadas geográficas aproximadas -32.652478, -68.659872, próxima a la Escuela N.º 1-261 Juan Cruz Varela y a 35 kilómetros de la Ciudad de Mendoza.



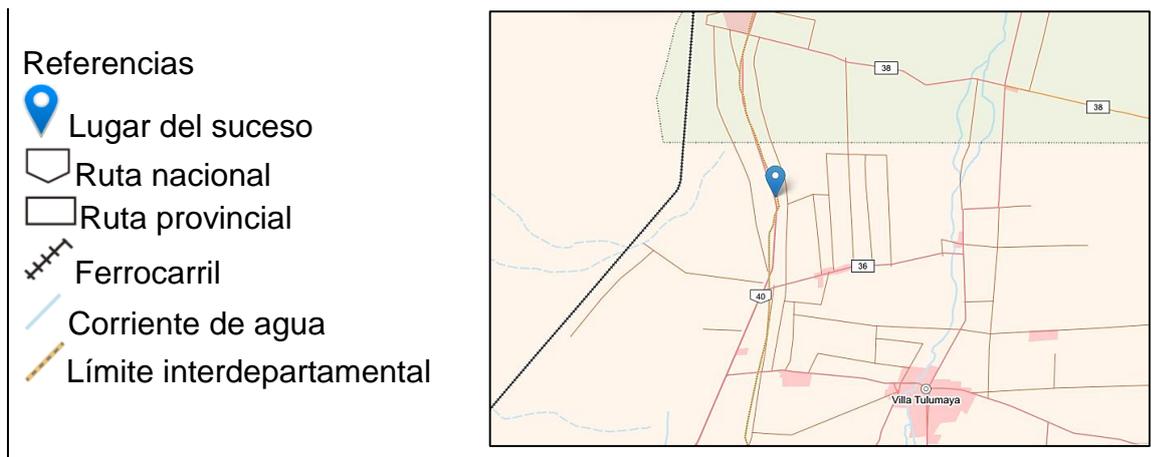


Figura 1. Mapa de localización del lugar del suceso. Fuente: [IGN](#), 2022

Al momento del accidente existía iluminación natural, con buena visibilidad y cielo parcialmente despejado.

Al arribo de la JST a la escena del suceso el tránsito se encontraba liberado. El automóvil particular había sido retirado del lugar y estaban en curso las tareas para remover el ómnibus con la ayuda de una grúa.

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Calzada única, doble mano, un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Parcialmente despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	Calzada con marcas de sellado (color negro) y fisuras o grietas.



Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso relevado, la Ruta Nacional 40 presenta dos carriles de circulación indivisos de doble sentido de circulación, de norte a sur (San Juan-Mendoza) y viceversa. Su superficie es de asfalto, con fallas visibles en el pavimento: marcas de sellado y fisuras o grietas. Consta de un ancho total de calzada útil de 7,2 metros, compuesta por dos carriles de circulación (uno por sentido de marcha) de 3,6 metros cada uno.

La calzada se encuentra demarcada en su eje medio longitudinal: para el carril este, con líneas blancas intermitentes y para el carril oeste, con una línea amarilla continua. Además, existen líneas blancas continuas a ambos costados de la calzada, que indican el borde externo de la vía.

Las banquetas son de tierra con presencia de piedras. La que está ubicada sobre el lado oeste es de 3,3 metros, mientras que la banquina este es de 2,6 metros. Luego de las respectivas banquetas existe talud y zona de préstamo. Se destaca la existencia de vegetación, en especial del lado oeste, con presencia de arbustos y pasto.

En las proximidades de la zona de impacto existe señalización vial vertical: un cartel reglamentario de prohibido adelantar para la mano que va hacia Mendoza y un cartel informativo junto con un panel de prevención para la mano que va hacia San Juan.



Figura 2. Ruta Nacional 40 de norte a sur (de San Juan a Mendoza) previo a la zona de impacto. Se observa cartel reglamentario de prohibido adelantar e inicio de una línea amarilla. Fuente: JST, 2022



Figura 3. Proximidades de la zona de impacto. Se observan demarcaciones horizontales sobre la vía y fallas en el pavimento: grietas y marcas de sellado. Fuente: JST, 2022



Figura 4. Zona geográfica de impacto sobre el eje medio longitudinal de la calzada, con la existencia de manchas de líquidos vehiculares. Fuente: JST, 2022



Figura 5. Inicio del despiste (salida de la vía) señalizado con triángulos reflectivos. Fuente: JST, 2022



Figura 6. Huellas de neumáticos sobre la banquina oeste con dirección al suroeste. Fuente: JST, 2022



Figura 7. Huellas de neumáticos sobre la banquina oeste y el inicio de la zona de préstamo con dirección al suroeste. Fuente: JST, 2022



Figura 8. Huellas de neumáticos sobre la zona de préstamo con dirección al suroeste. Se observa la presencia de vegetación autóctona de la zona. Fuente: JST, 2022



Figura 9. Posición final del Vehículo 1 sobre la zona de préstamos oeste, próximo a una depresión del suelo. Fuente: JST, 2022

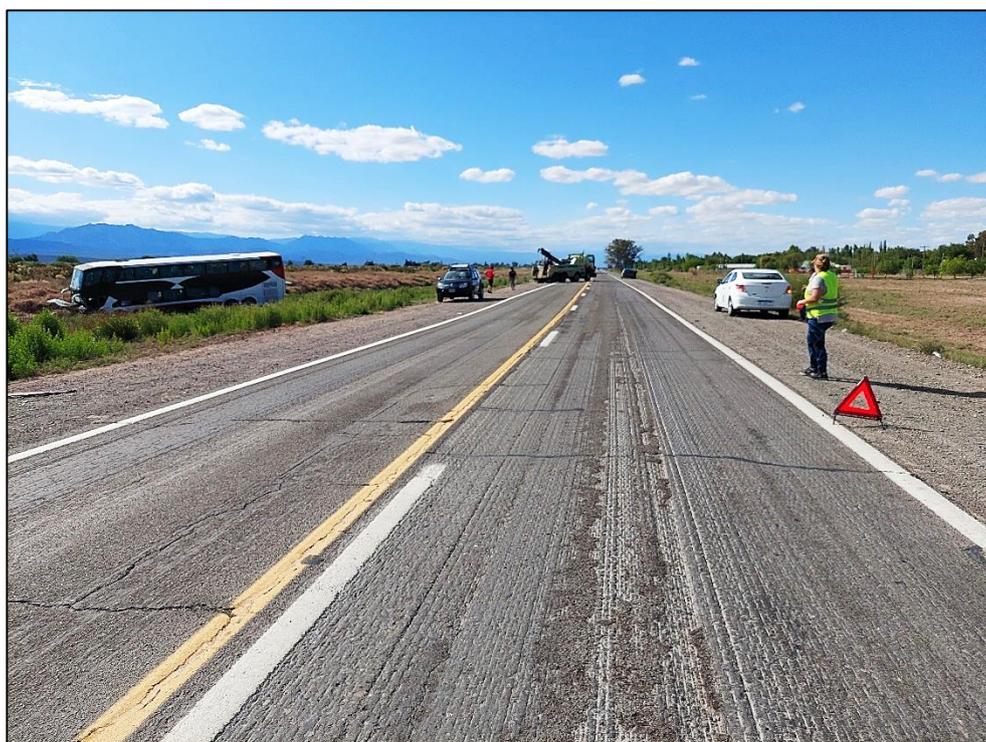


Figura 10. Ruta Nacional 40 de sur a norte (de Mendoza a San Juan) previo a la zona de impacto. Se observa al oeste la posición final del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 11. Se observa demarcaciones horizontales sobre la vía y fallas en el pavimento: grietas y marcas de sellado. Fuente: JST, 2022



Figura 12. Proximidades de la zona del impacto. Fuente: JST, 2022

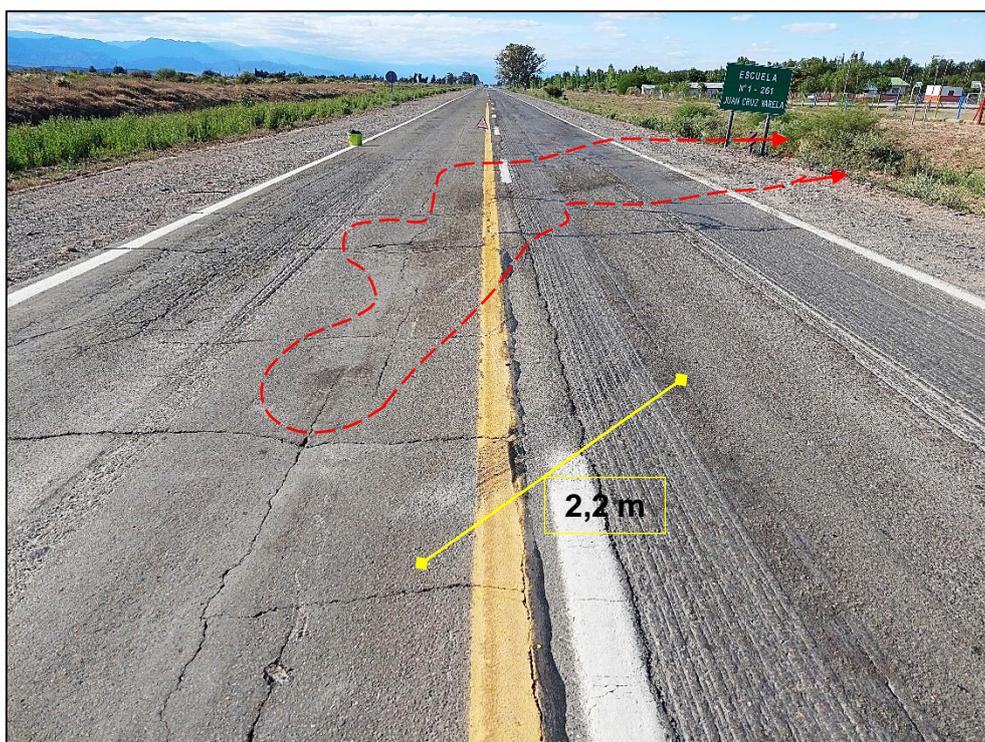


Figura 13. Zona de impacto sobre el carril oeste (mano San Juan-Mendoza), con la existencia de manchas de fluidos vehiculares y una impronta neumática oblicua al eje central de 2,2 m. Fuente: JST, 2022



Figura 14. Vestigios sobre el carril este (mano de Mendoza a San Juan) con la existencia de manchas de fluidos vehiculares con dirección a la zona de préstamo este. Fuente: JST, 2022



Figura 15. Lugar de la posición final del Vehículo 2, se observan restos vehiculares en la zona de préstamo este. Fuente: JST, 2022



Figura 16. Posición final del Vehículo 2. Fuente: [El Sol](#), 2022

2.2.2. 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 (pasajeros)	Dominio: NAK805	Tipo: Ómnibus interurbano doble piso
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Sudamericanas
	Modelo	Doble piso
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	O-500 RSD
Año	2012	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	Instecmec SA
	Resultado	Apto
	Realizada	21/10/2022



	Vencimiento	21/4/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	58	
Empresa	Sánchez Moral, Sergio Andrés (Camote Travel)	
Interno	315	
Seguro	Vencimiento	21/10/2023
	Estado	Vigente
Servicio No regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Turismo nacional. Circuito cerrado nacional
	Lista de pasajeros	A determinar
	Origen	San Juan, Argentina
	Destino	Mendoza, Argentina
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 40
	Desde	Provincia de San Juan
	Hacia	Ciudad de Mendoza
Ubicación de daños	Anterior y lateral izquierdo	

Fotovalidación RTO del Vehículo 1



Observaciones:

OPERADOR: SANCHEZ MORAL SERGIO
LÍNEA: 0 INTERNO: 315
FICHA RCM AITA N°: 1867102
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 500.0

Figura 17. Registro fotográfico del Vehículo 1 en su última revisión técnica en taller Instecmec SA, Mendoza. Fuente: Sistema RTO CENT, 2022

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó rotura y desprendimiento del paragolpes anterior y posterior, rotura y desprendimiento del parabrisas piso inferior, rotura de puerta y ventana del conductor. También se observaron abrasiones en la zona inferior del lateral izquierdo de la carrocería.



Figura 18. Sector frontal y habitáculo del Vehículo1. Fuente: JST, 2022



Figura 19. Lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 20. Lateral derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

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	Volkswagen	
Modelo	Gol Country	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 40
	Desde	Las Heras, Mendoza
	Hacia	Lavalle, Mendoza



Vehículo 2 (particular)	Tipo: Sedán
Ubicación de daños	Anterior y lateral izquierdo
Descripción de daños	Destrucción general de carrocería, componentes y motor



Figura 21. Fotografía frontoangular anterior izquierda del Vehículo 2, con destrucción general. Fuente: [Cadena 3](#), 2022

Tabla 4. Documento Universal de Transporte, servicio no regular

Empresa contratada	
Nombre	Sánchez Moral, Sergio Andrés (Camote Travel)
Clase y modalidad	Turismo nacional
Número de DUT	765779
Fecha inicio de servicio	13/11/2022
Fecha fin de servicio	13/11/2022
Origen	San Juan Capital
Destino	Ciudad de Mendoza
Conductor	
Declarado	Coincide



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

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

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	92705
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	Turismo nacional
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Lesionado
Conductora 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Mujer	56	Fallecida

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductora 2
Porte	Centro emisor	EMICAR	A determinar
	Sistema	Licencia Nacional de Conducir	A determinar
	Clase	A, B, C, D, E	A determinar
	Vencimiento	28/1/2023	A determinar
LiNTI	Categoría	Pasajeros • A2LD Interurbano Internacional de larga distancia • A2OL Interurbano Internacional de oferta libre • A2TR Interurbano Internacional de turismo	No aplica
	Vencimiento	31/12/2022	No aplica

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



Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
37	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones

2.4. 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.

El Vehículo 1 circulaba por la Ruta Nacional 40 en el departamento Lavalle, provincia de Mendoza, con dirección de norte a sur (de San Juan a Ciudad de Mendoza). En tanto que el Vehículo 2 lo hacía en dirección opuesta, es decir, de sur a norte.

Aproximadamente en la progresiva kilométrica 3330, por motivos que continúan bajo investigación, el Vehículo 2 invadió el carril de circulación contrario y colisionó al Vehículo 1 de manera frontoangular (cuando los ejes longitudinales de los vehículos forman un ángulo inferior a 90°).

Producto del impacto, ambos rodados despistaron (salieron de la vía). El Vehículo 1 continuó su recorrido poscolisión por una distancia de 100 metros: 25 metros sobre asfalto y 75 metros en superficie terrosa irregular. El Vehículo 2, además de despistar, volcó en tonel (cuando el vehículo da vueltas transversalmente) en una superficie predominantemente terrosa e irregular. Desde la zona de impacto hasta su posición final recorrió 26 metros.

Finalmente, el Vehículo 1 quedó sobre la zona de préstamo oeste, con su frente orientado hacia el suroeste y el Vehículo 2 quedó ubicado sobre la zona de préstamo este con su frente orientado hacia el norte.

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

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



- Oficina Fiscal 7
- Comisaría 17, Policía de Mendoza
- Subcomisaría El Porvenir, Policía de Mendoza
- Policía Científica de Mendoza. Delegación Las Heras-Lavalle
- Bomberos Voluntarios de Lavalle
- Servicio de Emergencias Coordinados
- Servicio de grúas: Transporte La Ilda Texto

3. 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:

- Estado de rutas: auditorías, fallas y mantenimiento.

4. 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.
- No contar hasta el momento del presente informe con la información solicitada a algunos de los organismos consultados.