

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 149. IP. Cargas. Colisión múltiple y despeñamiento. Curva de Guido. Mendoza

Fecha y hora: 5/2/2023 11:00 (UTC-3)

Vehículos: dos vehículos de carga y tres vehículos particulares

Resultados: personas lesionadas y daños materiales

Expediente: EX-2023-14194099- -APN-DNISAU#JST

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21/03/2023

En relación con el suceso ocurrido el 5/2/2023, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley 27514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



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: 149. IP. Cargas. Colisión múltiple y despeñamiento. Curva de Guido. Mendoza.

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



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	7
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	17
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	25
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	26
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	26
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	27
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	30
3. OBSERVACIONES	30
4. LIMITACIONES.....	31



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

DNV: Dirección Nacional de Vialidad

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

A/D: A determinar

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



1. ACCIONES DESARROLLADAS

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

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2023-15728280-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 RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI.
- Se enviaron notas de solicitud de información a la empresa de transporte y DNV.
- Se envió una nota de solicitud de información a la Oficina Fiscal 11.

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 5 de febrero, a las 11:00 aproximadamente, se produjo una colisión múltiple con la participación de dos vehículos de transporte de cargas y tres vehículos particulares en la denominada Curva de Guido, ubicada en la Ruta Nacional 7, entre las progresivas kilométricas 1114 y 1115, del departamento de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza. Como consecuencia del suceso, se produjo el despeñamiento (caída en altura) de dos de los vehículos involucrados. Producto del accidente, algunas personas resultaron lesionadas y se registraron daños materiales en los vehículos y en la infraestructura vial.



Figura 1. Vista panorámica desde el fondo del barranco hacia la ruta en altura. Fuente: JST, 2023

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 suceso es en la denominada curva de Guido; Ruta Nacional 7, próximo al kilómetro 1115 del distrito de Potrerillos, departamento de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza, ubicada en las coordenadas geográficas: -32.850211, -69.264148, aproximadamente a 1500 msnm. El lugar se encuentra a 87 kilómetros de la Ciudad de Mendoza y a 121 kilómetros del límite fronterizo con la República de Chile.

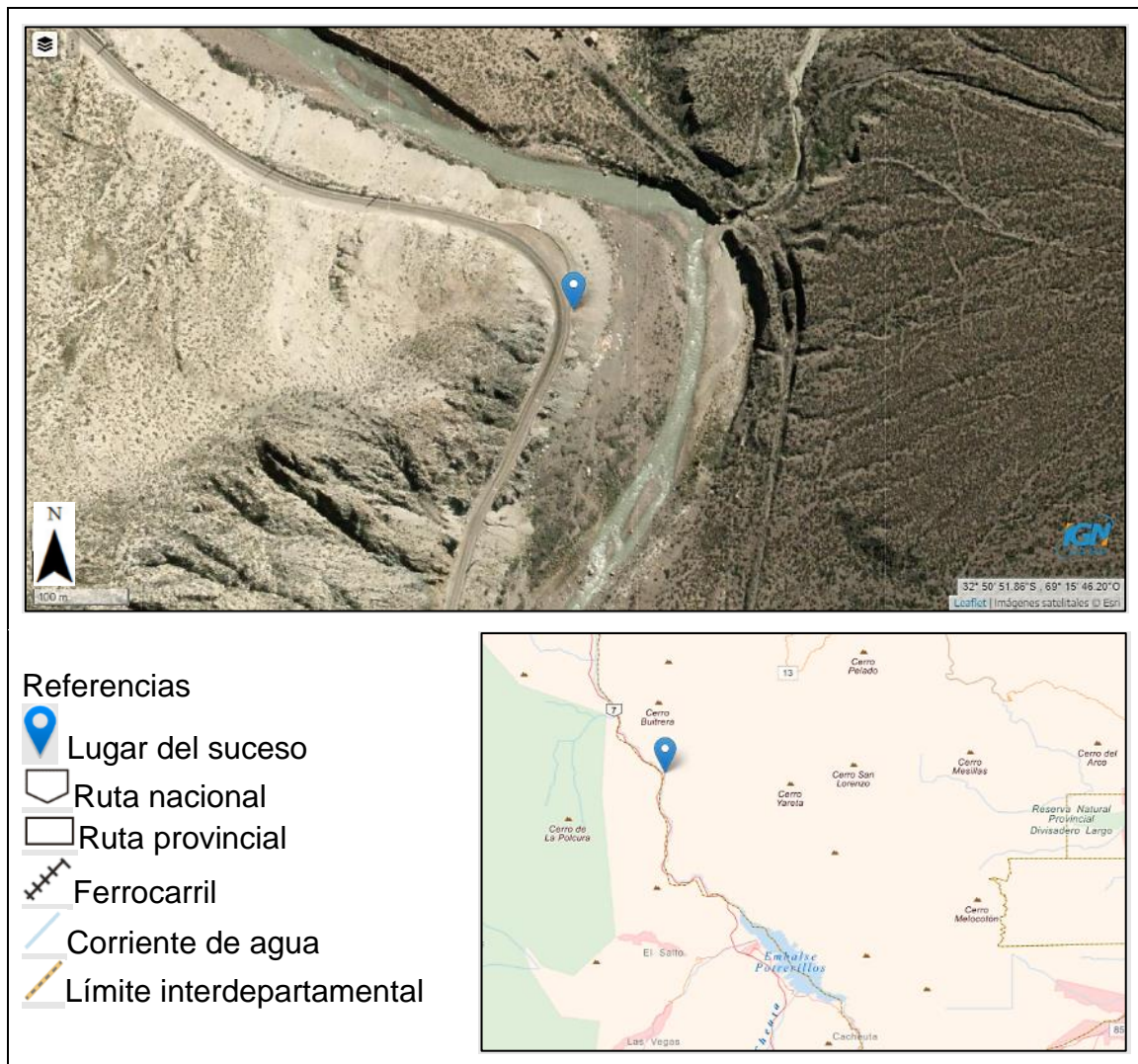


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta



Medio	
Configuración	Calzada única, doble mano, un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Curva horizontal y vertical
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	Visuales
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	Obstáculo visual por ladera de montaña sobre el radio interno de la curva. Pavimento con fisuras o grietas. Zona de la calzada con marcas sobre el pavimento de accidentes previos (hendiduras o arañazos). Zona del barranco con restos vehiculares, restos de carga y barreras de contención vial de accidentes previos.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La denominada curva de Guido presenta un radio de curva de 87 metros (calculado mediante imágenes satelitales). Posee dos carriles de circulación indivisos de doble sentido de circulación, de Mendoza a Chile y viceversa. Su superficie es de pavimento de asfalto, con fallas de pérdida de agregados y fisuras o grietas. Consta de un ancho total de calzada útil de 6,4 metros, compuesta por dos carriles, uno por sentido de marcha, de 3,2 metros cada uno. En el tramo de despeñamiento, la pendiente longitudinal es positiva o en ascenso hacia Chile y presenta peralte inclinado hacia el radio interno de la curva.

La calzada se encuentra demarcada en su eje medio longitudinal con doble línea amarilla continua. Además, existen líneas blancas continuas a ambos costados de la calzada que indican el borde externo de la vía. Próximas a la curva, y en ambas



direcciones, presenta bandas auxiliares de reducción de velocidad y demarcaciones horizontales sobre el pavimento que muestran una flecha curvada.

Las banquetas son de tierra con presencia de piedras. La que está ubicada sobre el lado de la montaña (oeste) es de 1,8 metros, mientras que la banqueta ubicada del lado del río (este) es de 2,5 metros. Luego de esta última, existe un barranco abrupto que desemboca en el Río Mendoza.

En el radio interno de la curva (lado de la montaña) la misma ladera de la montaña se presenta como obstáculo visual natural.

Sobre todo el costado externo de la curva existe una barrera de defensa lateral semirrígida de tipo *flex beam*².

La señalización vial existente desde el kilómetro 1114 hasta el kilómetro 1115 en sentido hacia Chile es: hito de arista (usado para delinear rutas, en especial curvas, con efecto retroreflectivo), mojón kilométrico 1114, panel de prevención de obstáculos, bandas auxiliares de reducción de velocidad, cartel de precaución por zona de derrumbes, prohibido estacionar y detenerse, cartel informativo “curva de Guido”, cartel preventivo compuesto de: curva inclinada y velocidad máxima 60 km/h. En esta misma dirección y luego de la zona del accidente, se observan flechas direccionales y mojones de hormigón.

² *Flex beam*: sistema de contención y redirección de vehículos, estructurado con un sistema flexible que absorbe los impactos y destinado a brindar protección a las personas usuarias de la vía.



Figura 3. Ruta Nacional 7, mano hacia Chile. Se observan fallas sobre la calzada con bandas auxiliares de reducción de velocidad y flecha curva demarcada. Sobre el margen derecho: hito de arista, cartel informativo “curva de Guido” y cartel preventivo compuesto: curva inclinada y velocidad máxima 60 km/h. Fuente: JST, 2023



Figura 4. Tramo previo al inicio de la curva de Guido, mano hacia Chile. A la derecha se observa personal de Vialidad Nacional en tareas de reacondicionamiento de defensas laterales posoccidente. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Tramo de curva, mano hacia Chile. A la derecha se observa el faltante de las defensas laterales, lugar de despeñamiento vehicular. Fuente: JST, 2023



Figura 6. Tramo de mayor curvatura, mano hacia Chile. A la derecha se observa un amplio espacio de tierra usado como estacionamiento o mirador. Fuente: JST, 2023



Figura 7. Fin de la curva, mano hacia Chile. Fuente: JST, 2023

La señalización vial existente en sentido hacia Mendoza, desde el cartel “curva de Guido” es: cartel preventivo compuesto de curva inclinada y velocidad máxima 60 km/h, bandas auxiliares de reducción de velocidad, mojón kilométrico 1115, demarcación horizontal de flecha curvada, flechas direccionales y mojones de hormigón. En esta misma dirección y luego de la zona del accidente, cartel preventivo de derrumbes.



Figura 8. Ruta Nacional 7, mano hacia Mendoza. Se observan fallas sobre la calzada con bandas auxiliares de reducción de velocidad y flecha curva demarcada. Sobre el margen derecho: cartel informativo (curva de Guido) y cartel preventivo compuesto de: curva inclinada y velocidad máxima 60 km/h. Fuente: JST, 2023



Figura 9. Tramo previo al inicio de la curva de Guido, mano hacia Mendoza. Fuente: JST, 2023



Figura 10. Tramo de mayor curvatura, mano hacia Mendoza. A la izquierda se observa un amplio espacio de tierra usado como estacionamiento o mirador. Fuente: JST, 2023

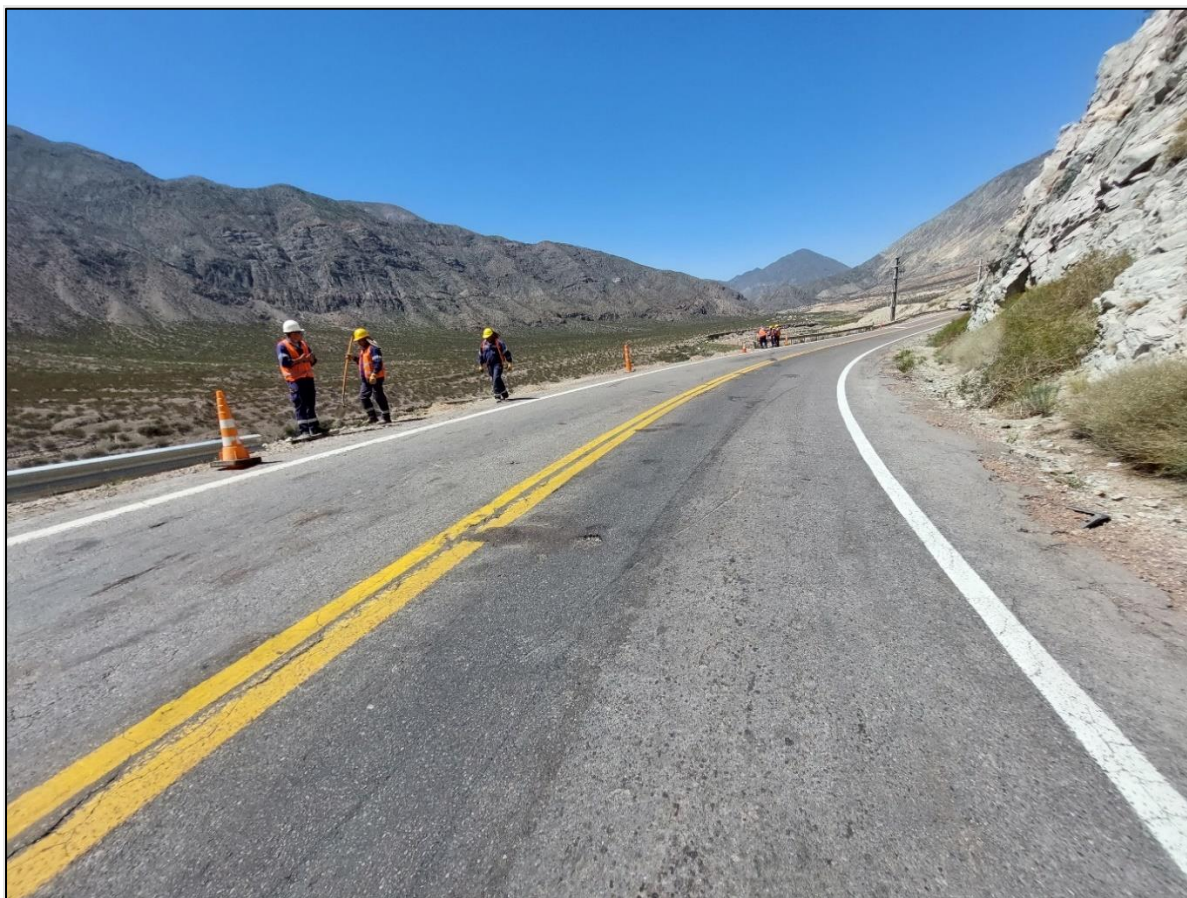


Figura 11. Tramo de curva, mano hacia Mendoza. A la izquierda se observa el faltante de las defensas laterales, lugar de despeñamiento vehicular. Fuente: JST, 2023



Figura 12. Fin de la curva, mano hacia Mendoza. Fuente: JST, 2023

Es menester destacar que, en el barranco, desde el talud de la montaña hasta la zona próxima al río, se hallaron restos vehiculares, restos de carga y barreras de contención vial atribuibles a accidentes previos.



Figura 13. Restos vehiculares, restos de carga y barreras de contención vial de accidentes previos.

Fuente: JST, 2023

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 (cargas internacionales)	Dominio: PFG977	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Volvo	
Modelo	2015	
Año	FM 400 4X2 T	
Tipo de caja	Plato de enganche	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Argentina
	Resultado	Apto
	Realizada	23/8/2022
	Vencimiento	23/8/2023
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	62622



	PAUT	10766
	Orden de Servicio	No
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	Carga general
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Ubicación de daños	Sector anterior, posterior, lateral izquierdo, derecho y techo	
Dominio: FSN883	Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Salto	
Modelo	SRBV	
Año	2006	
Tipo de caja	Caja abierta, playo o con barandas. Encima, contenedor de caja cerrada (frigorífica)	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Argentina
	Resultado	Apto
	Realizada	4/8/2022
	Vencimiento	4/8/2023
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	62622
	PAUT	10766
	Orden de Servicio	No
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	Carga general
	Origen	Argentina
	Destino	Bolivia, Brasil y Chile
Ubicación de daños	Sector anterior, posterior, lateral izquierdo y derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Bananas
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	Chile
	Hacia	Mendoza



Observaciones:



FICHA RCM AITA N°: 1706616

CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 900.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020303	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Manoplas/Manotas - Gemelos > Mal estado de bujes (silenblocks)	Mal estado de bujes (silenblocks)
020802	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Rótulas Punta de Ejes > Huelgo de rodamientos en puntas de eje	Huelgo de rodamientos

Figura 14: Fotovalidación RTO del camión tractor del Vehículo 1. Fuente: RTO CENT, 2023

Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 1659631
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: -

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020802	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Rótulas Punta de Ejes > Huelgo de rodamientos en puntas de eje	Huelgo de rodamientos

Códigos de Desbloqueo

Tipo	Motivo	Creador
Tipo de Caja	cambios en sistema	Lucero, Aldo Eduardo (TRT: 055)

Figura 15: Fotovalidación RTO del semirremolque del Vehículo 1. Fuente: RTO CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

El camión tractor resultó con daños en toda la estructura de la cabina.



Figura 16. Daños materiales del camión tractor del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

En el semirremolque se observó desprendimiento de barandas y desplazamiento de contenedor.



Figura 17. Daños materiales del semirremolque y contenedor del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas internacionales)	Dominio: AVE7A75	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	A determinar	
Año	A determinar	
Tipo de caja	A determinar	
Configuración de ejes	A determinar	
Revisión Técnica	Estado revisor	A determinar
	Resultado	A determinar
	Realizada	A determinar
	Vencimiento	A determinar
	Estado	A determinar



Registro CNRT	Número de empresa	A determinar
	PAUT	A determinar
	Orden de Servicio	A determinar
	Jurisdicción	A determinar
	Clase de carga habilitada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Ubicación de daños	A determinar	
Descripción de daños	A determinar	
Dominio: A determinar		Tipo: Semirremolque
Categoría	A determinar	
Marca	A determinar	
Modelo	A determinar	
Año	A determinar	
Tipo de caja	A determinar	
Configuración de ejes	A determinar	
Revisión Técnica	Estado revisor	A determinar
	Resultado	A determinar
	Realizada	A determinar
	Vencimiento	A determinar
	Estado	A determinar
Registro CNRT	Número de empresa	A determinar
	PAUT	A determinar
	Orden de Servicio	A determinar
	Jurisdicción	A determinar
	Clase de carga habilitada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	
Descripción de daños	A determinar	
Servicio	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	Mendoza
	Hacia	Chile

Al arribo de la JST al lugar del accidente, este vehículo no se encontraba presente. Según fue reportado, tanto el vehículo como su conductor de origen brasileño fueron identificados y se está al aguardo de información oficial relacionada al mismo para su validación y complementación del análisis.

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (particular)	Tipo: Camioneta pick up cabina doble	
Categoría	N1: vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Ford	
Modelo	Ranger	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	Mendoza
	Hacia	Chile
Ubicación de daños	Sector anterior, posterior, lateral izquierdo, derecho y techo	

Daños en el Vehículo 3

Daños en toda la carrocería con mayor afectación en el sector izquierdo, orientados de adelante hacia atrás, de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo.



Figura 18. Daños materiales del Vehículo 3. Fuente: [mdz](#), 2023

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

Vehículo 4 (particular)	Tipo: Automóvil
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	Chevrolet

Modelo	Onix	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7
	Desde	Mendoza
Ubicación de daños	Hacia	Chile
	Sector anterior, posterior, lateral izquierdo, derecho y techo	

Daños en el Vehículo 4

Daños en toda la carrocería con deformación y hundimiento localizado en el sector anterior izquierdo, con orientación de adelante hacia atrás, de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo. Se observó comprometido el tren delantero del vehículo.

La fuerza actuante, atribuible al impacto del Vehículo 1, provocó el desplazamiento del chasis y rueda delantera izquierda.



Figura 19. Daños materiales del Vehículo 4. Fuente: JST, 2023

Tabla 6. Datos del Vehículo 5

Vehículo 5 (particular)	Tipo: Automóvil	
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	Peugeot	
Modelo	3008	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 7

	Desde	A determinar
	Hacia	A determinar
Ubicación de daños	Sector anterior, lateral izquierdo y derecho	

Daños en el Vehículo 5

Rotura y desprendimiento de paragolpes delantero, faros, capó y guardabarros delantero. Deformación de puerta delantera izquierda y rotura del vidrio de la ventana delantera izquierda.



Figura 20. Daños materiales del Vehículo 5 fotografiados en sede policial. Fuente: JST, 2023

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 de los vehículos involucrados en el suceso.



2.3.1. Empresa operadora del servicio

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

Certificado RUTA	A-340138
Fecha de inscripción	Anterior 09/2012
Tipo de transportista	Transportista individual
Categoría del transportista	Transporte de Carga Internacional, Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada

Tabla 8. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	A determinar
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	A determinar
Jurisdicción	A determinar

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 9. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	23	Lesionado
Conductora 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Ileso

Tabla 10. Habilitaciones del personal de conducción³

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	Cargas generales	No aplica
	Vencimiento	24/9/2023	No aplica

³ Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).



Tabla 11. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 3	Conducción	Con lesiones
1	Vehículo 3	Acompañante	Con lesiones
2	Vehículo 3	Acompañante	A determinar
1	Vehículo 4	Conducción	Con lesiones
1	Vehículo 4	Acompañante	Con lesiones
1	Vehículo 5	Conducción	A determinar
3	Vehículo 5	Acompañante	A determinar

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 7 en el departamento de Luján de Cuyo con sentido desde la República de Chile hacia Mendoza. En tanto que los Vehículos 2, 3 y 4 lo hacían con sentido hacia Chile. Hasta el momento está pendiente de validación el sentido de circulación del Vehículo 5.

Sobre la curva ubicada entre las progresivas kilométricas 1114 y 1115, por motivos que continúan bajo investigación y según fue reportado, el Vehículo 1 habría tomado contacto físico mediante raspado positivo con el Vehículo 2, el cual se habría detenido por sus propios medios.

Posteriormente, el Vehículo 1 continuó su marcha, comenzó a volcar sobre el lado externo de la curva, invadió el carril de circulación opuesto y colisionó primero con el Vehículo 3 y luego con el Vehículo 4, al cual arrastró hacia el fondo del barranco, produciéndose el despeñamiento (caída en altura) de los Vehículos 1 y 4. Durante la fase de colisiones sobre la vía, el Vehículo 5 también colisionó con el Vehículo 1 y quedó sobre la ruta, al igual que el Vehículo 3.



Figura 18. Zona de impacto entre el Vehículo 1 y Vehículo 3. Sobre el carril externo de la curva, se observan manchas de fluidos mecánicos estáticos recientes que demuestran la posición final del Vehículo 3. Fuente: JST, 2023



Figura 19. Zona de impacto entre el Vehículo 1 y Vehículo 4 y 5. Sobre la calzada se observan marcas y vestigios actuales y antedatados al suceso. Fuente: JST, 2023



Figura 20. Zona de arrastre del Vehículo 1 y Vehículo 4. Sobre el carril externo de la curva, se observan marcas con dirección hacia el barranco. Fuente: JST, 2023



Figura 21. Sobre la doble línea amarilla y el carril externo de la curva, se observan manchas de fluidos vehiculares recientes. Fuente: JST, 2023



Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- En el relevamiento del lugar del suceso no identificó evidencia física atribuible al Vehículo 2.
- No se observaron huellas de frenado previas a la zona de colisión múltiple.
- Se observaron manchas de fluidos vehiculares recientes ubicadas predominantemente sobre el carril este (dirección hacia Chile).
- Las barreras de contención lateral fueron arrastradas hacia el barranco al momento del despeñamiento.

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:

- Bomberos de la Delegación Potrerillos
- Comisaría 53 Potrerillos de la Policía de Mendoza
- Cuerpo de Aviación Policial Mendoza
- Oficina Fiscal 11 de Luján de Cuyo
- Policía Científica de Mendoza. Delegación Luján de Cuyo
- Servicio de Emergencias Coordinado

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:

- Factores y elementos asociados al desempeño en la conducción.
- Formación y evaluación de conductores en el proceso de licenciamiento que focalicen en la identificación de factores de riesgo asociados con la conducción en alta montaña.
- Aptitud y sujeción de contenedores en semirremolques de caja abierta.



- Sistema de contención lateral en ruta de alta montaña, lindante con barrancos.
- Saneamiento del lugar posaccidente.
- Contención de contaminación posaccidente en zona de montaña y efluentes.
- Puntos críticos de siniestralidad en zona de alta montaña de la provincia de Mendoza.

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.
- Se aguarda información solicitada a organismos públicos y privados.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: 149. IP. Cargas. Colisión múltiple y despeñamiento. Curva de Guido. Mendoza

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 32 pagina/s.