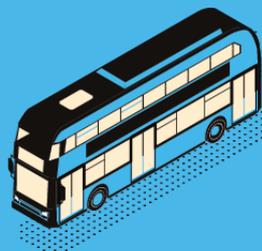


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-16797533- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 150. IP. Cargas. Colisión. San Genaro. Santa Fe

Fecha y hora: 10/02/2023 09:00 (UTC-3)

Resultados: una persona lesionada, una persona ilesa

Vehículos: un camión con semirremolque y un camión con acoplado

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 29 de marzo de 2023

En relación con el suceso ocurrido el 10/2/2023, 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: 150. IP. Cargas. Colisión. San Genaro. Santa Fe. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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.....	7
2.2. FACTORES FÍSICOS.....	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	8
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO.....	18
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO.....	18
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO.....	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO.....	22
3. OBSERVACIONES.....	23
4. LIMITACIONES.....	23



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

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-2023-19812544-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 consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI.
- Se realizó entrevista al personal de primera línea involucrado en el suceso.

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

Un camión con semirremolque (Vehículo 1) que prestaba un servicio de transporte de cargas internacional circulaba por la Ruta Provincial 65 cuando colisionó con un camión con acoplado (Vehículo 2) que circulaba por la Ruta Nacional 34 y prestaba un servicio de transporte de cargas interjurisdiccional. Como consecuencia del impacto, el acoplado del Vehículo 2 se desprendió de la unidad tractora y volcó sobre



la calzada, donde perdió su carga. El conductor del Vehículo 1 resultó con lesiones, mientras que el conductor del Vehículo 2 resultó ileso.



Figura 1. Posición final de las unidades involucradas. Fuente: [Conectados 24/7](#), 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 suceso tuvo lugar en la Ruta Provincial 65, kilómetro 44, en el cruce con la Ruta Nacional 34, en el ingreso a la localidad de San Genaro, provincia de Santa Fe, en las siguientes coordenadas: -32.382605, -61.354206.



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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Intersección de vías de doble sentido de circulación. Cada sentido posee un carril principal y dos carriles auxiliares para giro a cada lado. Con isletas direccionales y separadoras de tránsito.
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Tipo de pavimento	Asfalto
División física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No



Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La Ruta Provincial 65 es una vía de circulación que se desarrolla en sentido sur-norte, desde Las Rosas hacia San Genaro Norte, y viceversa. Considerando el sentido de avance del Vehículo 1, con sentido hacia la ciudad de San Genaro Norte, antes del sitio del suceso se presenta como una vía con calzada única, de 6,6 m de ancho, con dos carriles de circulación, uno por sentido de marcha. Todas las superficies de circulación son de pavimento de asfalto, con banquetas de tierra de 3,1 m de ancho.

Al aproximarse al cruce con la Ruta Nacional 34 (Figura 3), se observó que la calzada se encuentra unos 15 cm por encima del nivel de la banquina, presentando esta última una superficie irregular. La traza presenta una curvatura horizontal leve que no presenta relevancia en la dinámica del suceso investigado. Las líneas de borde de calzada eran continuas y blancas, mientras que la separación de carriles estaba marcada con una doble línea amarilla. Unos 160 m antes de la zona de colisión, la calzada comienza a ensancharse progresivamente y presenta una división central entre sus sentidos de circulación, primero a través de demarcación horizontal y luego, previo a la intersección, por medio de una isleta que conforma una dársena de giro a la izquierda, con un ancho total de calzada de 15 m. No se observó cartelera referida a velocidad máxima de circulación o la proximidad de un cruce en los 1000 m anteriores al sitio del suceso.



Figura 3. Secuencia de imágenes de la Ruta Provincial 65 en avance con sentido hacia la intersección con Ruta Nacional 34. Fuente: JST, 2023

Por su parte, la Ruta Nacional 34 es una vía de circulación que se desarrolla en sentido oeste-este, desde la localidad de Centeno hacia la de Clason, y viceversa. Considerando el sentido de avance del Vehículo 2, con sentido hacia la ciudad de Clason, antes de la intersección donde ocurrió el suceso la ruta se presenta como una vía con calzada única, de 6,6 m de ancho, con dos carriles de circulación, uno por sentido de marcha. La superficie de circulación es de pavimento de asfalto, con banquetas de 3 m de ancho, también de asfalto. Las líneas de borde de calzada, apenas visibles, eran continuas y blancas, mientras que la separación de carriles estaba marcada con una doble línea amarilla. Al aproximarse al cruce con la Ruta Provincial 65, se observaron algunos agrietamientos y deformación longitudinal. Unos



200 m antes de la zona de colisión, la calzada comienza a ensancharse progresivamente y presenta una división central entre sus sentidos de circulación, primero a través de demarcación horizontal y luego, previo a la intersección, por medio de una isleta que conforma una dársena de giro a la izquierda. El ancho total de calzada a la altura del cruce resulta de 15 m.



Figura 4. Secuencia de imágenes de la Ruta Nacional 34 en avance con sentido hacia la intersección con Ruta Provincial 65. Fuente: JST, 2023



La velocidad máxima permitida en el cruce se encontraba señalizada con cartelería sobre la banquina sur, a 400 m de la zona de colisión, que indica 60 km/h y con una segunda señal, idéntica, ubicada a 300 m del lugar de la colisión (Figura 4). Entre ambas señales, se observó una sucesión de líneas blancas auxiliares para reducción de velocidad, las cuales están demarcadas perpendicularmente a la calzada y se extienden hasta la división de calzada. Unos 250 m antes de llegar a la zona de la colisión se observó una señal preventiva de cruce que indica la intersección en +. Sobre el inicio de la isleta canalizadora de tránsito que da lugar a la dársena de giro a la izquierda, se observa una señal reglamentaria de paso obligado a la derecha, con panel de prevención. A la altura de esta dársena, se abre hacia la derecha un carril auxiliar para quienes circulen hacia el sur incorporándose a la Ruta Provincial 65. En cada carril, se observa demarcación sobre el pavimento con flecha indicadora de dirección y sentido.

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.

El Vehículo 1, un camión tractor con semirremolque, había realizado un servicio de cargas con origen en la República del Paraguay y destino en República de Chile y, al momento de suceso, retornaba sin carga. Al momento de la inspección vehicular, la unidad había sido removida de su punto de inmovilidad final, pero permanecía en una de las isletas de la intersección de las rutas.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas internacionales)	Dominio: AAEH580	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	R410	
Año	2014	
Tipo de caja	No aplica	



Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Paraguay
	Resultado	Apto
	Realizada	28/1/2021
	Vencimiento	11/2/2024
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	91202
	PAUT	53008
	Orden de Servicio	A confirmar
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	A determinar
	Origen	Chile
	Destino	Paraguay
Ubicación de daños	Anterior	
	Dominio: AAAE365	Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Ibipora	
Modelo	Thermo King	
Año	2020	
Tipo de caja	Frigorífica	
Configuración de ejes	3D	
Revisión Técnica	Estado revisor	Paraguay
	Resultado	Apto
	Realizada	28/1/2023
	Vencimiento	11/2/2024
	Estado	Vigente
Registro CNRT	Número de empresa	91202
	PAUT	53008
	Orden de Servicio	A determinar
	Jurisdicción	Internacional
	Clase de carga habilitada	A determinar
	Origen	Chile
	Destino	Paraguay
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Alimentos
	Origen	Chile
	Destino	Paraguay
Sentido de circulación	Vía	Ruta Provincial 65
	Desde	Las Rosas
	Hacia	San Genaro



Daños en el Vehículo 1

El camión tractor del Vehículo 1 poseía daños por impacto en el sector anterior, en el centro, con leve inclinación a la derecha. Este impacto afectó el parabrisas, el sector anterior del techo, parrilla, radiador y soportes del motor, así como la escalera de ascenso al puesto de conducción y parte de la puerta. Sobre este último sector, se observaron marcas y señales propias de maniobras de rescate. El semirremolque no poseía daños visibles.



Figura 5. Daños constatados en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

El Vehículo 2, un camión rígido con acoplado, transportaba cereales desde la localidad de San José de la Dormida, provincia de Córdoba, hacia la localidad de Timbúes, provincia de Santa Fe. Al momento de la inspección, la autoridad judicial había liberado el vehículo y se encontraba en la zona de colisión dispuesto para las tareas de remoción, fuera de la zona de camino.



Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)		Dominio: PAX441	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	BMO 695 Versión Atron 1624 51		
Año	2015		
Tipo de caja	Caja abierta		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	110-045	
	Resultado	Apto	
	Realizada	9/8/2022	
	Vencimiento	9/8/2023	
RUTA	Estado	Vigente	
	Validación	11/8/2022	
	Clase de carga habilitada	Carga propia; Carga masiva o a granel; Carga fraccionada	
Ubicación de daños	Posterior		
		Dominio: AB860XT	Tipo: Acoplado
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Sola y Brusa		
Modelo	A3E		
Año	2017		
Tipo de caja	Caja abierta		
Configuración de ejes	1D-2D		
Elija un elemento	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	110-045	
	Resultado	Apto	
	Realizada	9/8/2022	
	Vencimiento	9/8/2023	
RUTA	Estado	Vigente	
	Validación	11/8/2022	
	Clase de carga habilitada	Carga propia; Carga masiva o a granel; Carga fraccionada	
Ubicación de daños	Lateral derecho		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Cereal	
	Origen	San José de la Dormida	



	Destino	Timbúes
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 34
	Desde	Centeno
	Hacia	Clason



Figura 6. Fotovalidación del camión rígido y del acoplado durante su última RTO. Fuente: CENT, 2023

Daños en el Vehículo 2



Figura 7. Daños en el camión (izquierda) y en el acoplado (derecha) del Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

El camión rígido del Vehículo 1 poseía daños en la zona posterior que afectó al gancho del sistema de enganche. Por su parte, el acoplado poseía un impacto en el lateral



derecho, zona media, que afectó la estructura de la caja, así como las puertas, el neumático delantero, ballesta de suspensión y llanta. Además, se observó doblada la lanza rígida que forma parte del sistema de enganche, así como un impacto en el sector anterior.

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

La empresa operadora del servicio que prestaba el Vehículo 1 se encontraba habilitada para realizar tránsito internacional por Argentina, sin embargo, es limitada la información que es posible consultar sobre ella en bases de datos abiertas, tanto del ámbito nacional como en su país de origen.

En la siguiente tabla se resumen aspectos vinculados a la habitación de la empresa responsable del servicio del Vehículo 2.

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Cargas)	
Certificado RUTA	A592052
Fecha de inscripción	10/10/2017
Tipo de transportista	Transportista individual
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.); Transportista de Carga Propia (T.C.P); Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.)

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Datos básicos del personal de conducción que participó del suceso					
Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	49	Lesionado



Datos básicos del personal de conducción que participó del suceso					
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	58	Ileso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Habilitaciones del personal de conducción			
Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	A determinar	Municipalidad San José de la Dormida
	Sistema	A determinar	Municipal
	Clase	A determinar	E1
	Vencimiento	A determinar	21/05/2023
LiNTI	Categoría	A determinar	Cargas generales
	Vencimiento	A determinar	24/08/2023

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.

En los momentos previos a la colisión, el Vehículo 1 circulaba por Ruta Provincial 65, con sentido hacia la localidad San Genaro Norte, mientras que el Vehículo 2 transitaba por la Ruta Nacional 34, con sentido hacia la localidad de Clason.

En el momento en que el Vehículo 1 llegó a la intersección de ambas vías de circulación, se activó el sistema de frenos, el cual no evitó la colisión. El sector anterior del camión tractor tomó contacto con el lateral derecho del acoplado del Vehículo 2, desestabilizándolo y provocando su vuelco sobre su lateral izquierdo. El acoplado del Vehículo 2 colisionó con su sector anterior el sector posterior del camión rígido, provocando la torsión de la lanza y la ruptura del gancho del sistema de enganche.

Tras el desprendimiento del acoplado, el camión rígido siguió su marcha y se detuvo unos 50 metros luego del sitio de la colisión. Por su parte, el camión tractor del

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



Vehículo 1 giró hacia la izquierda, movimiento acompañado por el semirremolque, quedando en su posición final próximo al punto de impacto.

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

En la zona inmediata anterior a la colisión, sobre la Ruta Provincial 65, se observaron marcas de frenada de neumáticos duales, que se extienden unos 10 m.



Figura 8. Huellas de frenada de neumáticos duales sobre Ruta Provincial 65. Fuente: JST, 2023

La zona de colisión queda delimitada por marcas de huellas de neumáticos con signos de quiebre en la impronta compatibles con modificación de la trayectoria, correspondientes al semirremolque que las produjo, así como por la presencia de tierra suelta y fluidos sobre la calzada, correspondientes al tractor. No se observaron huellas correspondientes con los momentos previos a la colisión en la trayectoria del Vehículo 2.



Figura 9. Zona de colisión. Fuente: JST, 2023

En una entrevista realizada en el lugar del suceso, el conductor del Vehículo 2 manifestó haber visto la trayectoria del Vehículo 1 y haber realizado una maniobra de esquite hacia su izquierda.



Figura 10. Impacto recibido en el acoplado del Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

No se observaron objetos o elementos fijos que obstruyan la visibilidad en el sentido de marcha de ambas unidades, lo que permite una visión para la trayectoria de vehículos que circulan por ambas vías unos 200 m antes de la zona de colisión.

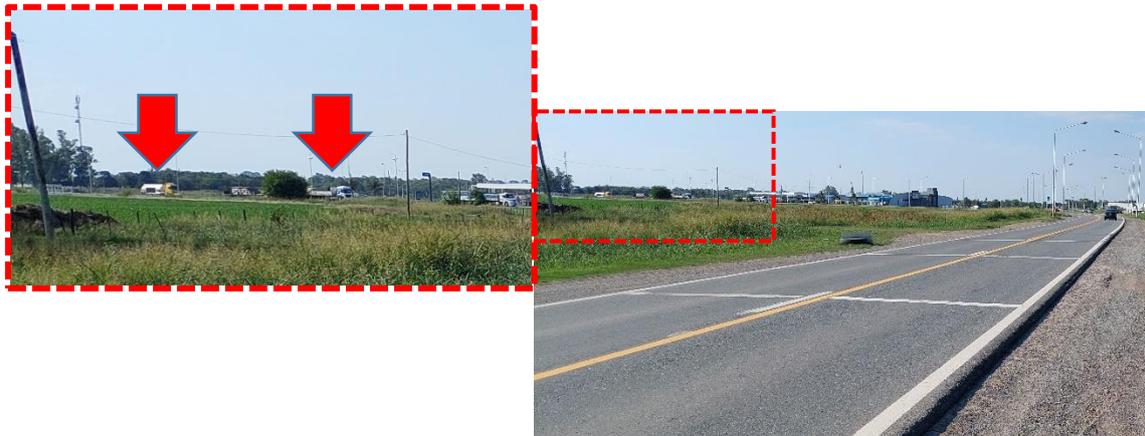


Figura 11. Registro y ampliación sobre la Ruta Provincial 65. Se observan dos camiones que circulan hacia la intersección con la Ruta Nacional 34. Fuente: JST, 2023

No se observó cartelería que indicara la proximidad del cruce de vías sobre la Ruta Provincial 65.

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

- Ambos conductores, en su aproximación al cruce, contaban con visibilidad libre de obstáculos fijos en los 200 m previos a la intersección donde ocurrió la colisión. Se registraron indicios que indican que habrían percibido la inminencia del impacto instantes previos inmediatos a la colisión y que habrían realizado maniobras tendientes a evitarla.
- No se observó cartelería que indicara la proximidad intersección sobre la Ruta Provincial 65, como tampoco se observó cartelería que indicara velocidad máxima, prioridad en el cruce, la obligatoriedad de detenerse o alertadores sonoros

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:

- Unidad Fiscal 153, Coronda
- Comisaría 7, San Genaro



- Sección Seguridad Vial, Totoras
- Bomberos Voluntarios de San Genaro
- SAMCo San Genaro
- Cuadrilla San Vicente, Corredores Viales SA
- Municipalidad de San Genaro

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:

- Señalización vertical y horizontal en intersecciones de caminos de jurisdicción provincial

4. LIMITACIONES

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

- Al momento de nuestro arribo a la escena del suceso, los vehículos habían sido removidos de su posición final y algunos indicios habían sido modificados, por lo que existe la posibilidad de que el registro obtenido no refleje la totalidad de los indicios que inicialmente existían en el lugar. Sin embargo, fue posible reconstruir la dinámica de colisión a partir de fuentes secundarias y observables perdurables en la vía.
- No fue posible contactar al conductor del Vehículo 1 durante el relevamiento de campo, ya que se encontraba bajo observación médica
- No fue posible acceder a algunas fuentes secundarias solicitadas mediante notas de pedido de información