

Informe preliminar

Expediente: EX-2023-138842453- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 195. IP. Cargas. Choque. Antelo. Entre Ríos

Resultados: 1 persona fallecida, 3 personas heridas

Fecha y hora: 20 de noviembre de 2023 18:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión tractor con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 26 de febrero de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 20/11/2023, 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 N.º 27.514. 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

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: 195. IP. Cargas. Choque. Antelo. Entre Ríos. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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

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	17
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	17
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	17
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	18
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	23
3. OBSERVACIONES	23
4. LIMITACIONES.....	24

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que fue creado en el año 2019 a partir de la Ley N.º 27.514, 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 N.º 27.514, 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; MAPRIAAC 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

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-2023-140976585-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 solicitó acceso a la Investigación Penal Preparatoria a la Unidad Fiscal de Victoria.

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 suceso tuvo lugar el 20 de noviembre de 2023 en la Ruta Provincial 26, a la altura del kilómetro 13, en inmediaciones del acceso hacia la comuna de Antelo, Entre Ríos. Por razones que se encuentran bajo investigación, un camión tractor con semirremolque (Vehículo 1) despistó e ingresó a un predio perteneciente a la policía de Entre Ríos, donde chocó contra cinco automóviles estacionados (cuatro

particulares y un patrullero) y luego impactó contra la estructura edilicia del destacamento policial. Como consecuencia del accidente, el conductor del Vehículo 1 falleció, mientras que tres funcionarios policiales que se encontraban en el destacamento resultaron lesionados.



Figura 1. Posición final del Vehículo 1 y los vehículos estacionados involucrados. Fuente: [ElOnce](#), 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 ocurrió durante la tarde del 20 de noviembre de 2023, en la Ruta Provincial 26, a la altura del kilómetro 13, en jurisdicción de la comuna de Antelo, departamento de Victoria, provincia de Entre Ríos, en las siguientes coordenadas geográficas: -32.548904, -60.027599.



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	Dos carriles, uno por sentido de marcha
Geometría del tramo	Curva
Material superficie	Asfalto
División física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Atardecer
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No

Medio	
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	A determinar
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La zona del suceso se puede dividir en dos: por un lado, el sector donde se produjo el despiste, y por el otro la zona del choque contra los vehículos estacionados y la estructura edilicia.

En la zona del despiste, la vía presenta una geometría curva, con calzada de pavimento de asfalto, con presencia de algunos baches y deformación longitudinal (ahuellamiento) sobre el carril descendente, con sentido hacia Victoria. La calzada posee un ancho de 7 metros, mientras que las banquetas oscilan entre 1,4 y 1,5 metros. El costado de camino posee vegetación.

Se observó doble línea divisoria de carril: amarilla y continua para el carril descendente, y blanca discontinua para el carril ascendente. Las líneas de borde de calzada son blancas y continuas. Se observaron restos de señalamiento horizontal con marcas especiales, tipo inscripciones (Velocidad máxima 60 km/h).

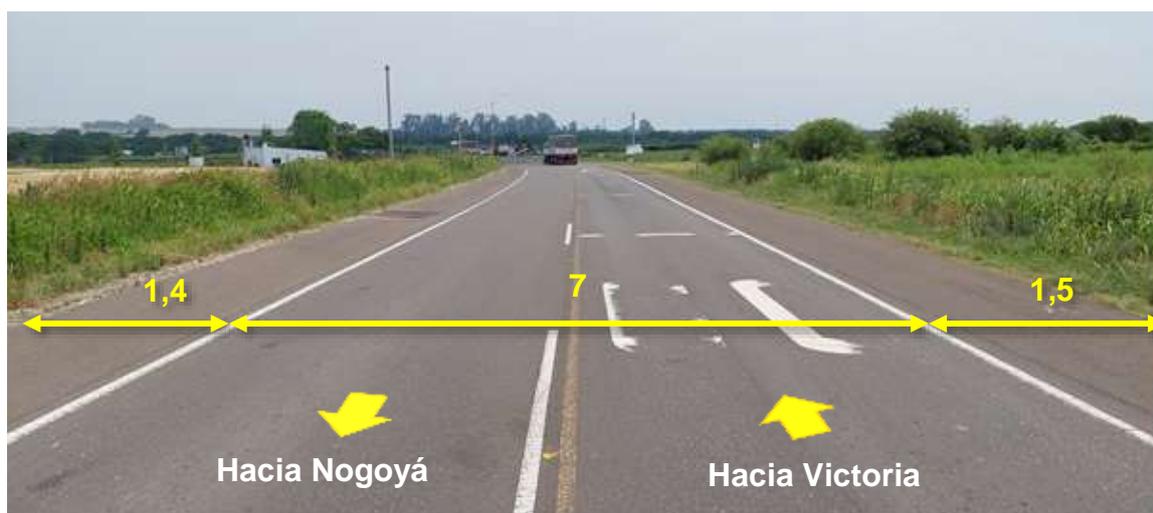


Figura 3. Infraestructura vial en el sitio previo a la salida de la vía. Fuente: JST, 2023

En cuanto a la cartelería (Figura 4), unos 500 metros antes de la zona del choque, se observó un cartel informativo que indicaba la proximidad de una curva peligrosa. Este se encontraba parcialmente cubierto por la vegetación de la zona del costado del camino. Luego, unos 400 metros antes de la zona del choque, se observó un cartel informativo de control policial, que incluía referencias a una señal informativa de Información Turística y de Servicios, Policía, y una señal reglamentaria de PARE. Este último se encontraba con indicios de deterioro y no se correspondía con la conformación reglamentaria, según el marco normativo vigente. Luego, unos 160 metros antes de la zona del choque, se observaron 3 paneles de prevención, tipo curva o chevrón.



Figura 4. Señalamiento vertical sobre la vía en el tramo previo a la colisión. Fuente: JST, 2023

Cabe destacar que en la banquina del carril descendente se observaron marcas, realizadas manualmente con pintura blanca, con texto e iconografía compatible con señales de tránsito: velocidad máxima 80 km/h; curva hacia la izquierda; velocidad máxima 60 km/h; velocidad máxima 40 km/h y una última inscripción que indicaba “VER” (Figura 5).

La zona del choque, por su parte, es una explanada donde se ubica el destacamento policial, perteneciente a la Dirección Prevención y Seguridad Vial de la Policía de Entre Ríos (Figura 6). Allí se ubica un edificio principal de 8,5 metros de frente por 12,5 metros de fondo, anexo al cual se encontraba un estacionamiento techado de 8 metros de frente por 7,5 metros de fondo. El frente del edificio principal se encontraba a 17 metros del borde de calzada, mientras que el frente del estacionamiento se

encontraba a 24,5 metros. Los vehículos que se encontraban allí eran dos automóviles particulares, ubicados dentro del estacionamiento; un patrullero ubicado en el lateral del estacionamiento, y otros dos vehículos particulares frente a este vehículo oficial, en el costado del camino. Junto a ellos se encontraba otro vehículo particular que no tuvo daños relacionados con el suceso.



Figura 5. Marcas realizadas con pintura blanca que se observaron sobre la banquina del carril descendente. Fuente: JST, 2023

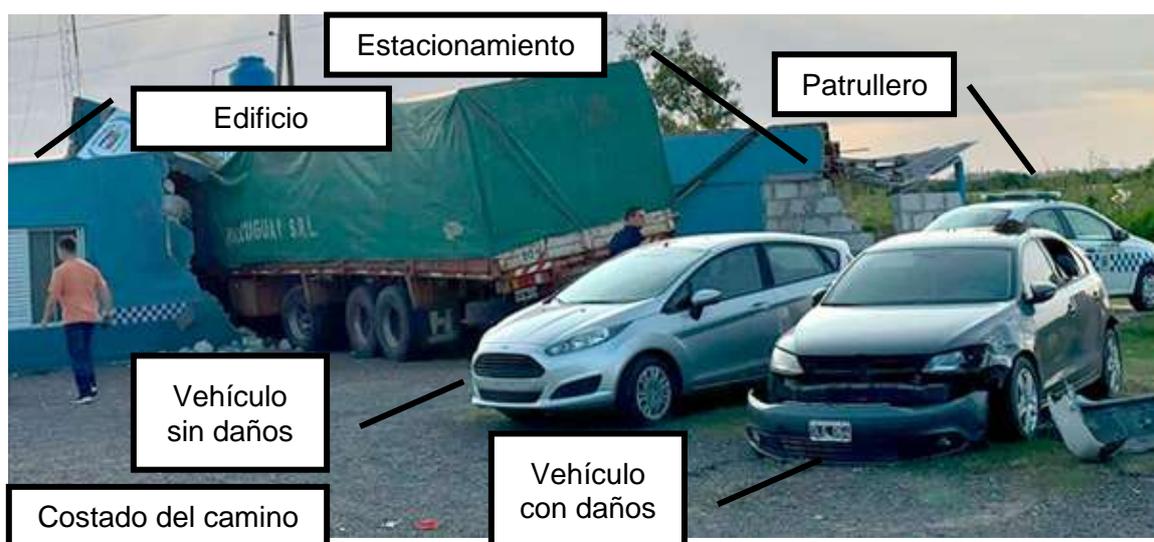


Figura 6. Zona del costado del camino donde se encuentra el destacamento policial luego del choque.

Fuente: ElOnce.com, 2023

En una búsqueda a través de la herramienta Google StreetView, un registro fechado en octubre de 2023 muestra varios vehículos estacionados en la misma posición que los vehículos del suceso, aunque en este se encuentran otros vehículos adicionales que no tuvieron participación en el suceso de referencia (Figura 7).



Figura 7. Disposición del destacamento y vehículos estacionados. Fuente: [Google StreetView](https://www.google.com/maps/@34.4188889,-71.1588889,15z), octubre de 2023

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre el vehículo involucrado en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

A los fines de este informe, solo se considerará como vehículo involucrado al camión tractor con semirremolque (Vehículo 1) que se encontraba en movimiento al momento del suceso. Los vehículos que se encontraban estacionados serán descritos y analizados más adelante, como indicios que permitieron la reconstrucción de la trayectoria del choque.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas)		Dominio: GYC329	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Ford		
Modelo	Cargo 1832E		
Año	2008		
Tipo de caja	Plato de enganche		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	040-125 Oslomarpe SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	28/3/2023	
	Vencimiento	28/3/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	10/5/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga propia; Carga Masiva o a granel; Carga fraccionada; Carga internacional	
Ubicación de daños	Anterior		
Dominio: IIV556		Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Helvética		
Modelo	S.R. 3E 1.2		
Año	2009		
Tipo de caja	Caja carga general		
Configuración de ejes	1D-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	040-125 Oslomarpe SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	10/5/2023	
	Vencimiento	10/5/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	11/5/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga propia; Carga Masiva o a granel; Carga fraccionada; Carga internacional	
Ubicación de daños	Anterior		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	

	Carga transportada	Piedra de mineral de hierro
	Origen	Paso de los Libres (Corrientes)
	Destino	Rosario (Santa Fe)
	Vía	Ruta Provincial 26
Sentido de circulación	Desde	Nogoyá
	Hacia	Victoria



Figura 9. Fotovalidación durante la última RTO del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

Al momento del relevamiento de campo, el Vehículo 1 había sido removido de su punto de inmovilidad final, tarea que produjo el desprendimiento de los restos del edificio principal. Esto, junto con los cortes y tracciones con maquinaria especial utilizada durante estas tareas, pudo generar diferencias entre los daños propios del choque y los daños observados. No obstante, se resaltarán aquellas deformaciones y roturas que se consideraron centrales para entender la dinámica de choque.

El chasis del tractor se encontró junto al semirremolque, unido mediante la conexión al quinto eje. Presentaba impactos en el lateral izquierdo, incluyendo la deformación de la llanta trasera y la destrucción de su respectivo neumático (Figura 9c). Todos los principales sistemas de seguridad activa se encontraron destruidos. La carrocería se encontró bajo escombros y restos de la carga, en un lateral del edificio. El estado de los restos no permitió un examen en detalle de la estructura o del interior de la unidad (Figura 9d). En cuanto al semirremolque, se observó rotura en las bisagras y soportes

que unen las puertas a la plataforma (Figura 9a). Dichas puertas se encontraron junto a la carrocería del tractor (Figura 9b). Se observó torsión de la carrocería.

Se realizó inspección y registro de marca, modelo, tipo y estado neumáticos, sin encontrar anomalías.



Figura 10. Registro de daños del Vehículo 1. 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 del vehículo involucrado en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 3. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	A644125
Fecha de inscripción	11/10/2018
Tipo de transportista	Transportista individual
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 4. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	43	Fallecido

Tabla 5. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Paso de los Libres
	Sistema	Nacional
	Clase	A B E A.1.2; E.1
	Vencimiento	05/09/2025
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	10/03/2025

Tabla 6. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
3	No corresponde	No corresponde	Con lesiones

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

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. Para una mejor descripción de esta, se dividirá en etapas.

Primera etapa. Despiste

En los momentos previos al choque, el Vehículo 1 circulaba por la Ruta Provincial 26, en sentido descendente hacia la localidad de Victoria. Aproximadamente 100 metros antes del acceso a Antelo, el camión con semirremolque salió de la vía hacia la banquina del carril descendente y recorrió unos 40 metros hasta salir hacia el costado del camino. Continuó una trayectoria sin cambios de dirección a lo largo de otros 60 metros, atravesando transversalmente la calzada del acceso, e ingresó nuevamente a la zona del costado del camino, circulando por un montículo de tierra, chocando carteles a su paso. A lo largo de esta primera etapa del recorrido previo al choque, dejó marcas de neumáticos en la banquina y la calzada de acceso a Antelo y daños en la infraestructura vial, así como marcas de rodadura sobre el montículo de tierra, los cuales permitieron reconstruir esta secuencia.



Figura 11. Marcas de neumáticos sobre el costado del camino, lado descendente. Fuente: JST, 2023

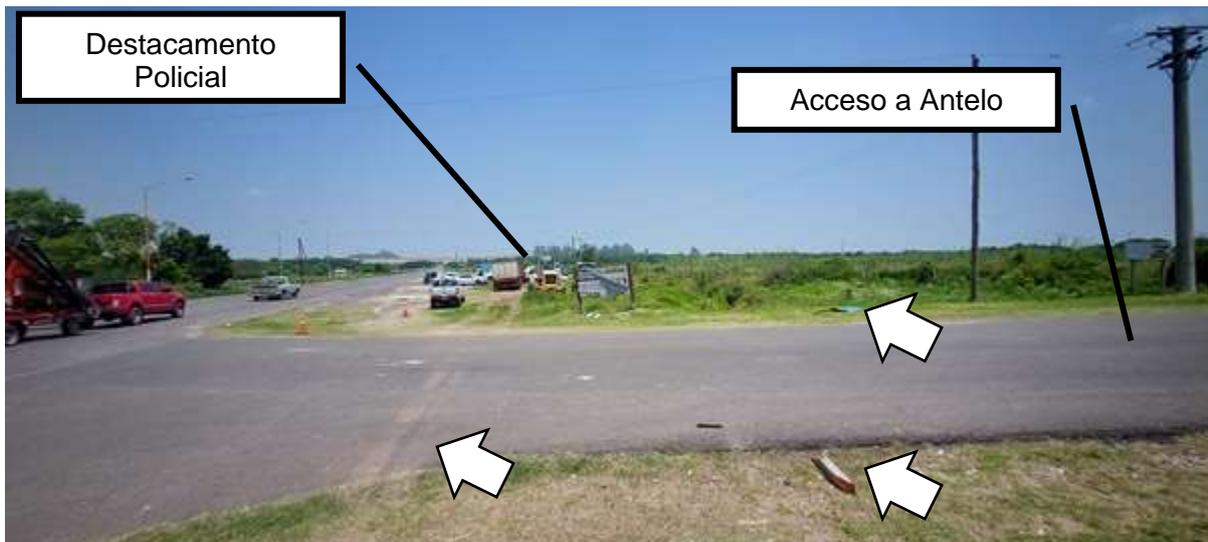


Figura 12. Marcas de neumáticos sobre la calzada del acceso a Antelo y restos de cartelería vial.

Fuente: JST, 2023.



Figura 13. Marcas de neumático que atraviesan un montículo de tierra sobre el costado de camino.

Fuente: JST, 2023.

Segunda etapa. Choques contra vehículos estacionados

Luego de haber recorrido unos 170 metros fuera de la vía, se produjo el primer choque contra dos vehículos que se encontraban estacionados en el costado del camino.

En primer lugar, el Vehículo 1 chocó con su sector anterior izquierdo un automóvil marca Citroën, modelo C-Elysée HDi. El vehículo presentó daños en el sector

posterior izquierdo, afectando paneles laterales, baúl, tapa de baúl, parantes traseros, guardabarros, paragolpes, luneta trasera y conjunto de rueda y amortiguador (Figura 14). Debido a la energía del impacto, el automóvil se rototrasladó e impactó con su sector posterolateral derecho el sector anterior izquierdo del segundo vehículo estacionado, dañando paragolpes, óptica delantera y paneles de la carrocería y guardabarros. Posterior al impacto, el primer vehículo detenido continuó su marcha poschoque, y culminó en el borde de la banquina del lado ascendente de la calzada (Figura 15).



Figura 14. Daños constatados en el primer vehículo estacionado. Fuente: JST, 2023



Figura 15. Posición final del primer vehículo estacionado. Fuente: [Ahora](#), 2023

El segundo automóvil estacionado se trató de un sedán marca Volkswagen, modelo Vento 2.0 TSI, el cual luego del impacto recibido por el primer vehículo estacionado fue chocado por el camión. Se registraron daños en el sector posterior izquierdo, que afectó paragolpes, baúl, tapa de baúl y paneles laterales (Figura 16).

Finalmente, se produjo el contacto entre el camión y el sector posterior derecho del Chevrolet Aveo LS 1.6N MT, vehículo patrullero de la Policía de Entre Ríos, interno JP 1124. En la unidad se registró una abolladura en el paragolpes trasero (Figura 17). Junto a los vehículos descritos se encontraba otro vehículo que no presentó daños.



Figura 16. Daños en el segundo vehículo estacionado. Fuente: JST, 2023



Figura 17. Daños constatados en el vehículo oficial, perteneciente a la Policía de Entre Ríos. Fuente: [Ahora](#), 2023

Tercera etapa. Choque contra las estructuras edilicias

Siguiendo la trayectoria previa, haciendo coincidir las marcas de neumático y el emplazamiento de los edificios, se pudo reconstruir que el primer contacto contra la edificación ocurrió entre el sector posterolateral derecho del camión y las columnas del techado del estacionamiento. Luego, chocó otros dos vehículos que se encontraban estacionados: un Toyota Corolla SE-G 1.8 CVT, el cual presentó daños por impacto en el sector lateral derecho y parte posterior que afectó toda la estructura de la carrocería, y un Ford Fiesta Kinetic Design Titanium, con signos de impacto en el sector lateral derecho, parte posterior, que afectaron toda la estructura de la carrocería.

En el interior del edificio se encontraban tres funcionarios policiales, quienes recibieron lesiones leves debido a la proyección de elementos arrastrados durante el choque, y parte de la mampostería del edificio.



Figura 18. Daños en el cuarto y quinto vehículo estacionado. 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:

- No se observaron desgastes significativos en la calzada; esta se encontraba seca y limpia al momento del relevamiento
- La zona del costado de camino presentaba vegetación que cubría parcialmente la señalética del lugar; la cartelería vial presentaba desgaste y no se ajustaba a las especificaciones de la norma vigente
- Solo el vehículo afectado al transporte de carga se encontraba circulando, el resto estaba detenido en la zona de costado del camino, sin sus ocupantes
- La visibilidad era buena y sin obstáculos físicos desde la trayectoria del vehículo en movimiento
- La trayectoria del camión con semirremolque durante la salida de vía coincide con el trazado de la ruta en el sector previo a la curva
- No se observaron marcas de frenado o cambios de dirección significativos en la trayectoria del camión con semirremolque desde la salida de la vía hasta el punto de detención. No pudo obtenerse información que permita confirmar o refutar hipótesis sobre el desempeño en la conducción

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 Voluntarios de Victoria
- Centro Médico-Forense Oro Verde
- Comisaria de Rincón de Nogoyá Sur, Policía de Entre Ríos
- Dirección Prevención y Seguridad Vial – Antelo, Policía de Entre Ríos
- División Criminalística, Jefatura Departamental Victoria, Policía de Entre Ríos
- Hospital Dr. Fermín Salaberry
- UFI – Victoria

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:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Tecnologías ADAS [VH13]
- Diseño / configuración de la infraestructura vial [VC11] (zona despejada)
- Estado / conservación de la infraestructura vial [VC12]
- Señalización horizontal / vertical [VC131]

4. LIMITACIONES

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

- Al momento del relevamiento, el Vehículo 1 había sido removido de su punto de inmovilidad final mediante el uso de maquinaria especial, lo que causó daños en la estructura de la carrocería que impidieron un mejor análisis del estado mecánico de la unidad
- Al momento de realizar este informe, en las actuaciones penales no obraban aún Informe Toxicológico e Informe Técnico Pericial, así como el detalle de la documentación secuestrada relacionada con la carga transportada
- No se pudo acceder a registros fotográficos ni fílmicos del accidente ni de los momentos posteriores, incluidos en la investigación judicial

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE