

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-06714298- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 207. IP. Cargas. Despeñamiento. Colastiné. Santa Fe

Resultados: 1 persona fallecida

Fecha y hora: 17 de enero de 2024 1:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión tractor con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 1 de marzo de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 17/1/2024, 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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 207. IP. Cargas. Despeñamiento.

Colastiné. Santa Fe. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>8</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>8</b>
2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....	8
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	9
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 .....	20
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	21
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	21
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	21
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	25
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>26</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>27</b>

## INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente 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; 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 SIGLAS<sup>1</sup>**

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

---

<sup>1</sup> 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 realizaron entrevistas de campo y comunicaciones iniciales con organismos y participantes del suceso y de las acciones respuesta.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2024-20000236-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

## 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 17 de enero de 2024, aproximadamente a la 1:30, en el kilómetro 11 de la Ruta Nacional 168, en cercanías del barrio Colastiné Sur de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, provincia de Santa Fe. Por razones que se investigan, un camión tractor con semirremolque (Vehículo 1) que circulaba por el puente sobre el riacho Miní chocó contra su estructura y contra una columna de

alumbrado público, tras lo cual cayó de altura hacia el espejo de agua y quedó sumergido. Como resultado del accidente, el conductor falleció.



Figura 1. Lugar del choque y salida de vía sobre el puente. Fuente: [Sol Playa 91.5](#), 2024

## 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 sobre la calzada ascendente de la Ruta Nacional 168, a la altura del kilómetro 11, en cercanías del barrio Colastiné Sur de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, capital de la provincia de Santa Fe, en las siguientes coordenadas geográficas: - 31.671292, - 60.579622.



Figura 2: Localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autovía
Configuración	Calzada separada; puentes independientes para cada sentido de circulación; 2 carriles por sentido de marcha
Geometría del tramo	Curva
Material superficie	Asfalto
División física	Otra
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	A determinar
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No

Medio	
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	A determinar
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	Se observó daño en las barreras de hormigón del puente ubicado sobre el riacho Miní en la zona del choque y salida de la vía, así como también deterioro en sectores no afectados por el choque. Se observó mancha de aspecto oleoso sobrenadante en el espejo de agua.

*Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial*

En la zona del suceso, la Ruta Nacional 168 tiene configuración de autovía, con calzadas separadas por cada sentido de circulación: una calzada descendente de dos carriles hacia Santa Fe (calzada noreste) y otra ascendente hacia Paraná (calzada suroeste), sobre la cual tuvo lugar el choque y despeñamiento. El suceso ocurrió en un puente aliviador sobre el riacho Miní. En ese sector, la calzada tenía un ancho útil de 7 metros, con banquetas de 0,7 m metros, cordón de 0,12 metros de altura y vereda de 1,4 metros de ancho, así como baranda peatonal y vehicular de hormigón de 1,15 metros de altura. Se observó línea blanca discontinua en el centro de calzada, mientras que en los bordes se relevó línea blanca continua.



Figura 3. Características de la calzada en la zona del choque. Fuente: JST, 2024

Respecto de la estructura vial, se observó el arrancamiento de la barrera de hormigón en la zona de choque; este sitio se encontraba demarcado con cerco plástico reticulado, tachos metálicos y barreras viales plásticas, tipo New Jersey, canalizando el tránsito (Figura 4). Se observó la base de una luminaria arrancada y sus restos removidos de la escena (Figura 5).



Figura 4. Daños sobre el puente y dispositivo de señalamiento en la zona de choque. a) Malla o cerco plástico reticulado; b) Tachos metálicos color naranja; c) Barreras viales plásticas, tipo New Jersey.

Fuente: JST, 2024



Figura 5. Daños sobre el puente y detalle de luminaria dañada. Fuente: JST, 2024

Además de los daños atribuibles al choque, se observó deterioro en la zona inmediatamente posterior a la de la salida de la vía del Vehículo 1. Esto pudo

apreciarse en el faltante de material de los postes de hormigón y una reparación con vigas de madera y alambre.

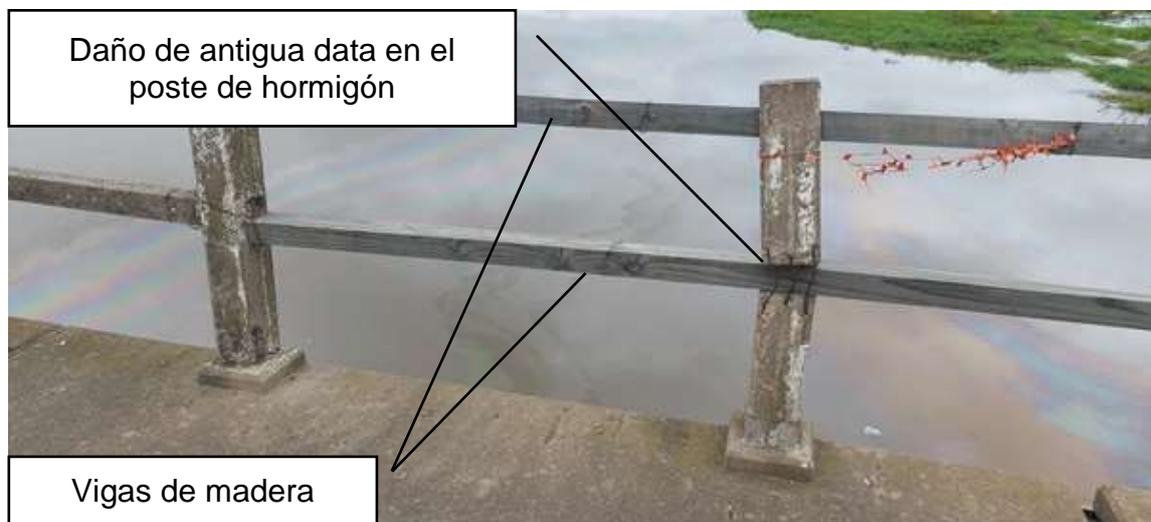


Figura 6. Deterioro y reparación en las barreras del puente. Fuente: JST, 2024

El relevamiento inicial se efectuó en horario diurno, por lo que no se pudo verificar el funcionamiento de la luminaria pública presente en el lugar. Relevamientos ulteriores y notas de prensa publicadas dando seguimiento a la noticia registraron que los días posteriores al suceso el sistema de iluminación de ese sector no funcionaba.

Respecto de la señalización de la zona, junto con la cartelería propia de la vía, al momento del relevamiento se observó un dispositivo de señalamiento transitorio, en el marco de las acciones de rescate, propias de las tareas de respuesta poscolisión.

En cuanto a la cartelería propia de la vía, se realizó un relevamiento en sentido del tránsito sobre la calzada ascendente. Durante esta inspección inicial del lugar, se observó la señalización que se describe en la Tabla 2.

Asimismo, pudo constatar un dispositivo de señalamiento transitorio sobre la vía y el puente, que se resume en la Tabla 3. Esta señalización fue complementada con la ya descrita utilizada sobre el sector del puente que resultó con daños a causa del choque (cerco plástico reticulado, barreras plásticas tipo New Jersey y tachos metálicos color naranja).

Tabla 2. Señalética de la ruta

Señal	Descripción
	<p>Señal preventiva de puente angosto a unos 750 metros antes de la zona del suceso</p>
	<p>Señal reglamentaria de velocidad máxima 120 km/h unos 40 metros más adelante</p>
	<p>Panes preventivos sobre el inicio de una barrera semirrígida</p>
	<p>Panes preventivos que señalan el fin de la barrera semirrígida y el inicio de la baranda peatonal sobre un puente</p>

	<p>Carteles preventivos de curva a la derecha al final del primer puente aliviador</p>
	<p>Cartel preventivo de puente angosto unos 50 metros antes del puente del suceso, sobre la banquina interior de la vía</p>
	<p>Panel preventivo sobre el comienzo del puente del suceso</p>

Tabla 3. Señalética transitoria

Señal	Descripción
	<p>Una señal de estrechamiento de calzada sobre soporte portátil a unos 700 metros del puente del suceso</p>

	<p>Señal de distancia a la zona de trabajo a unos 10 metros de la anterior</p>
	<p>Señal de velocidad máxima 60 km/h sobre soporte portátil unos 20 metros por delante de la anterior</p>
	<p>Señal de velocidad máxima 40 km/h sobre soporte portátil unos 60 m luego de la anterior</p>
	<p>Inicio de la zona de transición mediante estrechamiento de calzada con conos viales</p>
	<p>Señal de estrechamiento de calzada sobre soporte portátil</p>

Sobre las banquetas exteriores de ambas calzadas (Figura 7) se observaron vehículos estacionados, pertenecientes a organismos de respuesta y a medios de prensa que cubrían la noticia. Entre estos se contaron tanto vehículos de pequeño porte, como motocicletas, autos y utilitarios, como vehículos de gran porte, como carretones y camiones con brazos hidráulicos. También se observó la apertura de las defensas para permitir el ingreso de maquinaria pesada al riacho Miní durante las tareas de rescate.

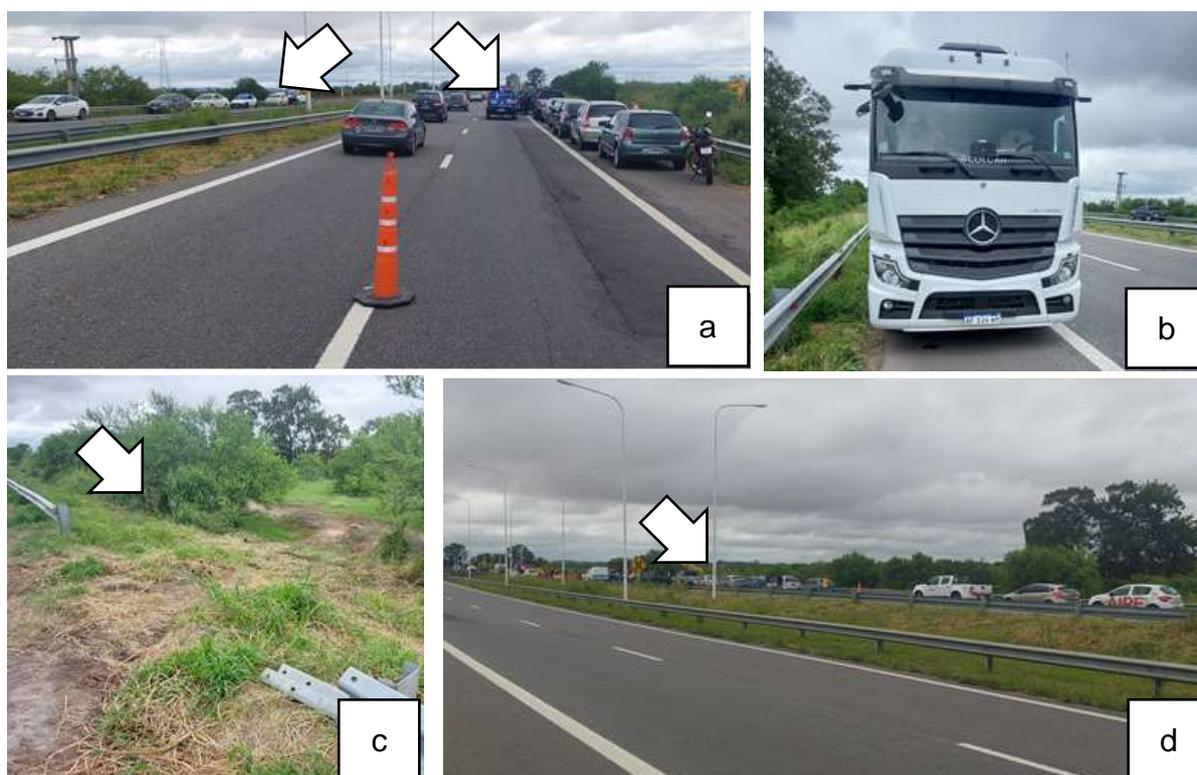


Figura 7. Relevamiento adicional de elementos de interés. a) Vehículos estacionados, pertenecientes a organismos de respuesta y a medios de prensa que cubrían la noticia; b) Camión tractor con carretón sorbe la banquina exterior de la vía; c) Apertura de las defensas para permitir el ingreso al riacho Miní; d) Zona del suceso y vehículos en la banquina. Fuente: JST, 2024

### 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.

Tabla 4. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas)		Dominio: AB168JS	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Iveco		
Modelo	450 C33T MLL		
Año	2017		
Tipo de caja	Plato de enganche		
Configuración de ejes	1S-1D		
Elija un elemento	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050-120 Monte de Robles SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	6/6/2023	
	Vencimiento	6/6/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	5/9/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga masiva o a granel; Carga fraccionada; Carga internacional	
Ubicación de daños	Anterior		
Dominio: AC537KF		Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Patronelli		
Modelo	SEMCG2E		
Año	2018		
Tipo de caja	Carretón		
Configuración de ejes	2D		
Revisión Técnica Obligatoria	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050-120 Monte de Robles SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	5/6/2023	
	Vencimiento	5/6/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	1/2/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga masiva o a granel; Carga fraccionada; Carga internacional; Carga propia	
Ubicación de daños	Anterior y Lateral derecho		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Maquinaria vial	

	Origen	Córdoba, Córdoba
	Destino	Puerto Iguazú, Misiones
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 168
	Desde	Santa Fe
	Hacia	Paraná



Figura 8. Fotovalidación del Vehículo 1 durante su última RTO. Fuente: RTO, CENT, 2024

*Daños en el Vehículo 1*

La unidad tractora sufrió un impacto en el sector anterior central, de adelante hacia atrás, apenas direccionado hacia la izquierda. Esto provocó daños en la parrilla, radiador y travesaño delantero del chasis. En dicha zona, se observó incrustación de postes de hormigón provenientes de la barrera vehicular y peatonal del puente. Se relevó destrucción de escaleras de ascenso a cabina en ambos lados; destrucción de luces delanteras; rotura de espejos retrovisores laterales; destrucción de parabrisas y destrucción de paragolpes delantero; daños en neumáticos y guardabarros, y neumáticos delanteros descalzados. El semirremolque, por su parte, presentó daño por impacto en el sector anterior lateral izquierdo. Se constató deformación en la llanta trasera del eje dual. Se observaron neumáticos descalzados en el lateral izquierdo. Algunos de los daños previamente descritos provienen del choque, algunos del impacto tras el despeñamiento y otros son propios de las maniobras de rescate vehicular.



Figura 9. Relevamiento de daños en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

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

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a la empresa transportista 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

Certificado RUTA	A528886
Fecha de inscripción	19/8/2016
Tipo de transportista	Fletero
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

### 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	31	Fallecido

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia	Conductor 1	
Porte	Centro emisor	Municipalidad de Unquillo - Córdoba
	Sistema	Municipal
	Clase	E1
	Vencimiento	4/8/2025
LiNTI	Categoría	Mercancías Peligrosas Cargas Generales
	Vencimiento	5/8/2024

### 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 al suceso, el Vehículo 1 circulaba por la calzada ascendente de la Ruta Nacional 168, en sentido hacia la ciudad de Paraná. Durante las primeras

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

horas del miércoles 17 de enero, en condiciones de nocturnidad, por motivos que no han podido establecerse hasta el momento, a la altura del kilómetro 11 de la mencionada autovía, el vehículo salió de la calzada y chocó las barandas de hormigón del puente aliviador sobre el riacho Miní. Posteriormente, cayó desde altura hasta el espejo de agua.

### *Consideraciones*

En la zona de ingreso al puente sobre el riacho Miní, al momento del relevamiento, se había situado el centro de comando del operativo de búsqueda y rescate del personal de primera línea (Figura 10). La zona había sido limpiada posaccidente y no se encontraron restos o vestigios de relevancia. Algunos postes de hormigón, bloques de concreto y restos de la luminaria vial fueron dispuestos en los tachos metálicos que fungían como canalizadores del tránsito. No se encontraron, en las zonas sin intervención del personal de rescate, indicios durables sobre la calzada, como ser, huellas de neumáticos o efracciones.

Por delante del centro de comando, la zona permanecía acordonada y custodiada por personal de prevención policial, con acceso solo para el personal interviniente y otros actores directos. En esta zona, tampoco se localizaron indicios durables sobre la calzada (Figura 11).

La ausencia de marcas de neumáticos permite hipotetizar que en la zona cercana al choque no existieron maniobras de frenado energético o cambios bruscos de dirección.



Figura 10. Centro de comando del operativo de búsqueda y rescate en la zona de ingreso al puente.

Fuente: JST, 2024



Figura 11. Registro de la calzada con un contraplano desde el puente hacia el centro de comando.

Fuente: JST, 2024

Sobre la vereda peatonal del puente, se localizaron marcas de efracciones (Figura 12) y de neumáticos (Figura 13). Estas fueron estampadas con un ángulo escaso respecto del borde del puente, con una trayectoria próxima a ser paralela respecto al eje longitudinal de la vía. Lo anterior sugiere la posibilidad de falta de maniobra de cambio de dirección (Figura 14).



Figura 12. Registro secuencial de efracciones en la vereda sobre el puente. Fuente: JST, 2024



Figura 13. Registro de marcas de neumático en la vereda sobre el puente. Fuente: JST, 2024

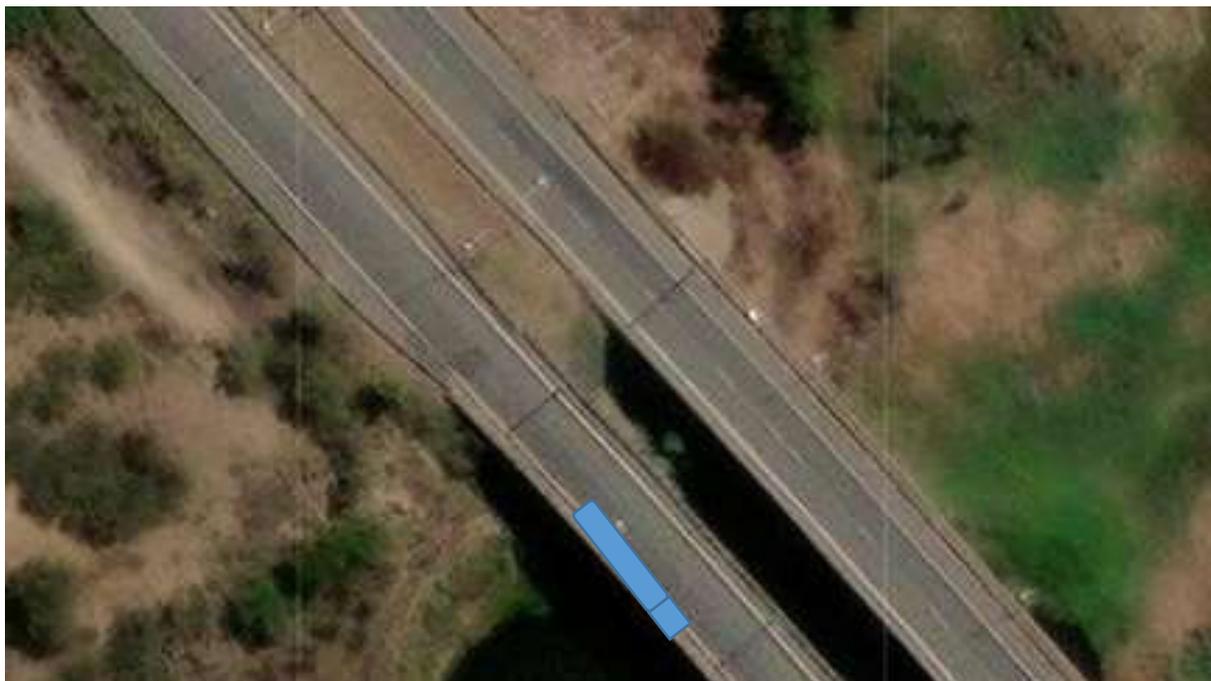


Figura 14. Esquema de la salida del vehículo de la calzada. Fuente: JST, 2024

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

- El suceso tuvo lugar durante la noche. No se pudo obtener información sobre las condiciones de iluminación artificial al momento del suceso
- No se observaron desgastes significativos en la calzada; esta se encontraba seca y limpia al momento del suceso. Se observó deterioro en las barreras de hormigón sobre el puente
- La visibilidad era buena y sin obstáculos físicos desde la trayectoria del vehículo en movimiento
- No se observaron marcas de frenado o cambios de dirección significativos en la trayectoria del camión con semirremolque en los momentos previos a la salida de la vía, choque y posterior despeñamiento. La ausencia de marcas permite hipotetizar que en la zona anterior al choque no existieron maniobras de frenado enérgico o cambios bruscos de dirección

## 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:

- Agrupación Bomberos Zapadores Santa Fe
- Comando Radioeléctrico, Santa Fe
- Fiscalía Regional 1, Unidad Fiscal Santa Fe
- Gendarmería Nacional, Sección Vial Colastiné
- Grupo de Buzos Tácticos, Policía de Santa Fe
- Servicio Privado de grúas
- Subcomisaría 6 La Guardia
- Vialidad Nacional, Distrito 7, Santa Fe

### *Consideraciones respecto de las acciones posaccidente*

Durante las tareas de búsqueda y rescate del Vehículo 1 y de su conductor, se produjo un choque en la calzada con sentido hacia Santa Fe, que involucró a un automóvil que circulaba por la vía y a los vehículos y personal de los medios de prensa que daban cobertura sobre la noticia, los cuales se encontraban estacionados sobre la banquina exterior de la vía.

Durante la tarea de izamiento del Vehículo 1, se soltaron las lingas utilizadas para remolque, lo que obligó la evacuación del personal no esencial que se encontraba cercano al centro de comando.

## **3. OBSERVACIONES**

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los aspectos de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Planificación de las operaciones [AC21]
- Tecnologías ADAS [VH13]
- Diseño / configuración de la infraestructura vial [VC11] (tipo de barreras)
- Estado / conservación de la infraestructura vial [VC12] (barreras)
- Conducción nocturna [VC33]
- Control del tránsito y asistencia a los involucrados directos en accidentes [RP1] (tránsito en la calzada contraria a la del suceso)
- Acciones de preservación del escenario del suceso [RP2]

- Reconstrucción / rehabilitación del lugar del suceso [RP3] (iluminación del tramo)
- Otras acciones posaccidentes [RP4] (sistema comando de incidentes)

#### **4. LIMITACIONES**

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

- Al momento del relevamiento, el escenario había sido modificado por el personal de respuesta al accidente. Parte de la zona inmediatamente anterior a la salida de la vía fue utilizada para montar el centro de comando de la operación de búsqueda y rescate del operador de primera línea, por lo que no pudo inspeccionarse en busca de vestigios
- No pudieron concretarse entrevistas con actores del suceso para confirmar o refutar hipótesis acerca de la dinámica del accidente
- No pudo obtenerse información que permita confirmar o refutar hipótesis sobre el desempeño en la conducción y su vinculación con la planificación de las operaciones y el itinerario del servicio

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE