

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-104631220- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 245. IP. Pasajeros. Colisión y vuelco. Las Pampitas. Jujuy

Resultados: 4 personas fallecidas y 29 lesionadas

Lugar: Ruta Nacional 66 Bis

Fecha y hora: 23 de septiembre de 2024 01:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus doble piso y 1 automóvil

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

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: 245. IP. Pasajeros. Colisión y vuelco. Las Pampitas. Jujuy. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	9
2.2. FACTORES FÍSICOS	10
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	10
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	13
2.3. REGISTRADORES DE VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS	16
2.4. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	16
2.4.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	16
2.4.2. PERSONAL INVOLUCRADO	16
2.5. SECUENCIA FÁCTICA.....	18
2.6. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	20
3. OBSERVACIONES	20
4. LIMITACIONES.....	21

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, 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, las investigaciones están centradas 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, la investigación 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

RN: Ruta Nacional

RP: Ruta Provincial

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

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-2024-106410202-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 la revisión técnica obligatoria del vehículo de transporte involucrado en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI.
- Se asistió en la extracción del tacógrafo del vehículo de transporte efectuado por los peritos del Ministerio Público Fiscal de Jujuy, para su posterior peritaje.
- Se remitieron notas de pedidos de información a ANSV sobre licencias y habilitaciones y a CNRT sobre lista de pasajeros.
- Se remitieron notas de pedidos de información a ANSV, DNV y la Secretaría de Seguridad Vial de Jujuy sobre registros de siniestralidad en el tramo del lugar del accidente.
- Se mantuvieron comunicaciones con la Fiscalía interviniente a los efectos de consultar sobre información contenida en las actuaciones penales.

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 23 de septiembre de 2024, en el kilómetro 4 de la Ruta Nacional 66 Bis, en la localidad de Las Pampitas, provincia de Jujuy, colisionaron, por motivos que se investigan, un ómnibus doble piso que circulaba con sentido de Perico hacia Pampa Blanca y un automóvil que lo hacía en sentido contrario. Luego de la colisión, el ómnibus despistó y volcó sobre el talud y cuneta del sentido contrario al que circulaba. Como resultado del accidente, se registraron 4 personas fallecidas (1 conductor del automóvil y 3 pasajeros del ómnibus), 29 personas lesionadas y daños materiales en ambos vehículos.



Figura 1. Calzada de la RN 66 Bis, vista en sentido hacia Pampa Blanca. Se observa al ómnibus en su posición final. Fuente: ANSV, 2024.



Figura 2. Posición del automóvil al momento del relevamiento de la JST, sobre el talud contiguo al sentido de circulación hacia Pampa Blanca. El vehículo fue removido de su posición final original. Fuente: JST, 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 tramo donde ocurrió el suceso es una zona rural sobre la RN 66 Bis de la localidad Las Pampitas, en el departamento de El Carmen. El lugar se ubica en las coordenadas geográficas aproximadas -24.409159, -65.076187.



Figura 3. Localización del lugar del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	Talud contiguo al sentido de circulación hacia Perico con pendiente transversal del 40 %. En el lugar se cuenta con señal telefónica.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la RN 66 Bis presenta una calzada con un ancho útil de 7,3 metros, con un carril por sentido de circulación, uno con sentido hacia la localidad de Pampa Blanca (norte a sur), y otro con sentido hacia la ciudad de Perico (sur a norte). La calzada está constituida por pavimento asfáltico y se encuentra pulimentada por el tránsito. Se hallaba seca y limpia al momento del suceso. Se observaron, en la zona del accidente, agrietamientos, deformaciones y ahuellamientos en la calzada, principalmente sobre el sector del carril con sentido Perico (ver Figura 4).

Hacia ambos laterales, la calzada presenta banquetas conformadas por tierra con ripio, cubiertas parcialmente con pasto (ver Figura 4). La banqueta adyacente al carril con sentido hacia Pampa Blanca posee un ancho útil de 2,6 metros, mientras que la banqueta del carril contrario, es decir, hacia la ciudad de Perico, posee un ancho útil de 3,5 metros. De forma contigua a la banqueta, presenta un talud de 5,1 metros de

ancho, con una pendiente transversal de 40 %, y, a continuación, una cuneta de 32 metros, aproximadamente.

Se constató la presencia de señalización horizontal con líneas blancas continuas de borde de calzada y línea blanca discontinua separadora de carriles de circulación en el centro de la calzada (ver Figura 4). Toda la demarcación horizontal en esta zona se encuentra visible. A 76 metros, al norte, de la zona de impacto se observó una señal vertical sobre el lateral de la banquina con sentido a Perico, que indicaba “no adelantar”.

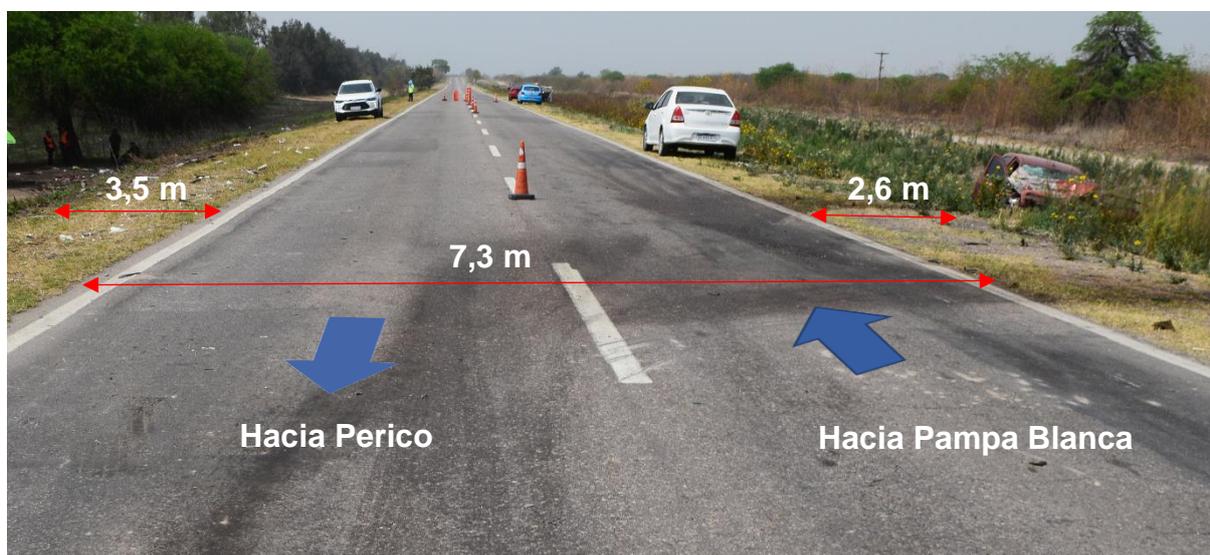


Figura 4. Vista norte-sur del lugar del suceso, características de la calzada y sus costados. Se observa también la demarcación horizontal. Fuente: JST, 2024.

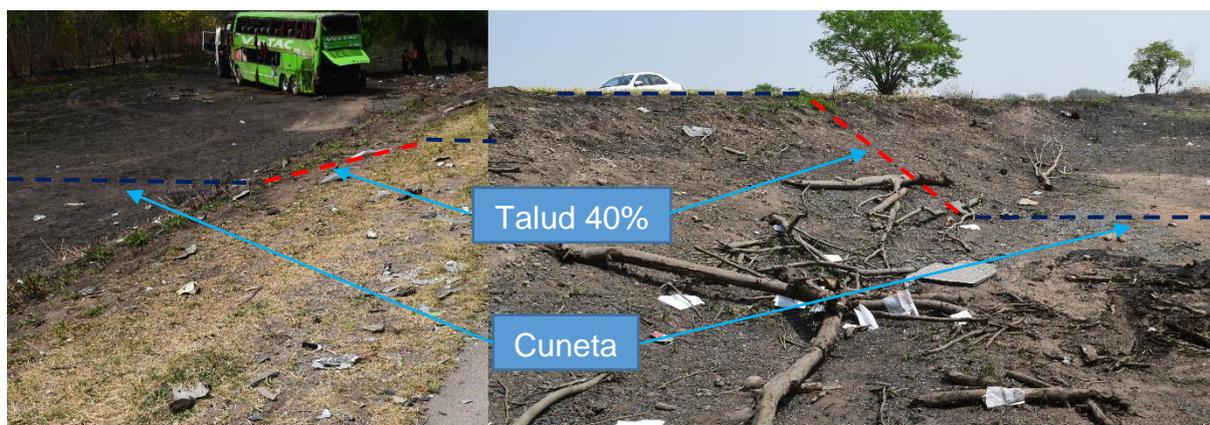


Figura 5. Vista en ambos sentidos del talud y cuneta del costado de la calzada del carril de circulación con sentido hacia Perico. Fuente: JST, 2024.

2.2.2. Vehículos involucrados

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

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: AA103NT	Tipo: Ómnibus interurbano doble piso
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Marcopolo
	Modelo	Paradiso 1800 Double Decker
Chasis	Marca	Scania
	Modelo	K 400 B 6X2
Tacógrafo	VDO 09510362	
Año	2016	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	130-090 Marmaq SA
	Resultado	Apto
	Realizada	27/8/2024
	Vencimiento	27/2/2025
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	59	
Empresa	Titular: Vía Bariloche S.A. Operador: González -Tarabelli S.A.	
Interno	59646	
Seguro	Vencimiento	14/4/2025
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público interurbano
	Lista de pasajeros	1640-4278870
	Origen	San Salvador de Jujuy
	Destino	Esquel, Chubut
Sentido de circulación	Vía	RN 66 Bis
	Desde	Perico, Jujuy
	Hacia	Pampa Blanca, Jujuy
Ubicación de daños	Anterior	

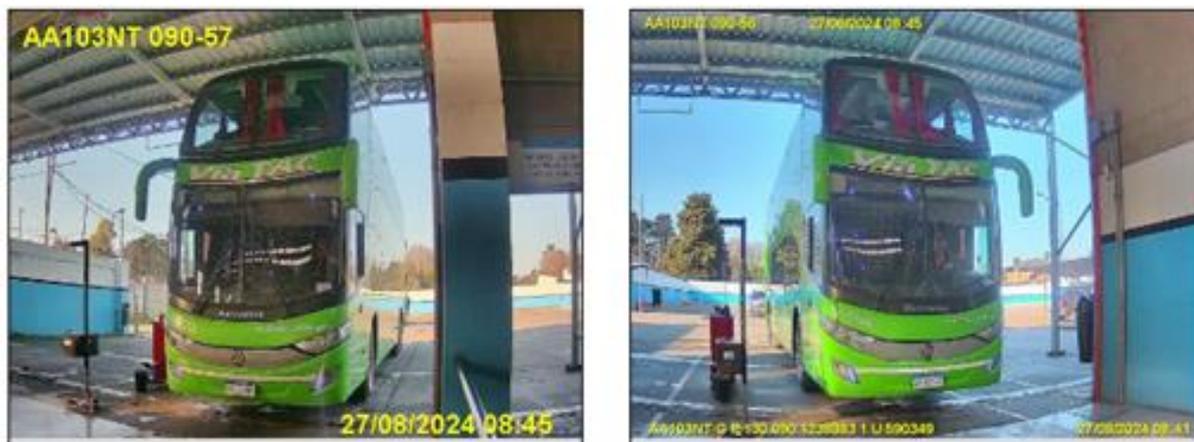


Figura 6. Fotovalidación de RTO del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

De la inspección externa se constataron a simple vista los siguientes daños: deformación del sector delantero derecho del chasis. Deformación y desprendimiento de puerta de la cabina de conducción, lado derecho. Se registró rotura y desprendimiento de parabrisas y vidrio frontal del piso superior y huellas de fricción en lateral izquierdo de la carrocería. Asimismo, se observó fragmentación y desprendimiento de vidrio correspondiente a las ventanas laterales del lado izquierdo y espejo lateral.

Se realizó la inspección completa del interior del ómnibus, los cinturones de seguridad de los asientos de los conductores y pasajeros y los sistemas y elementos de evacuación, información que se encuentra en proceso de análisis.



Figura 7. Daños constatados en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Sedán	
Categoría	M1: vehículo para transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Chevrolet	
Modelo	Ónix LT	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RN 66 Bis
	Desde	Pampa Blanca, Jujuy
Ubicación de daños	Hacia	Perico, Jujuy
	Anterior	

Daños en el Vehículo 2

Se constató a simple vista en una inspección externa: deformación y desprendimiento de paragolpes delantero. Deformación de chasis y plegamiento de capó con una fuerza actuante de adelante hacia atrás y, de derecha a izquierda. También se observó el desplazamiento de block de motor hacia atrás y la torsión y desplazamiento hacia atrás del sector derecho del eje delantero. En los neumáticos delanteros se registraron dañados producto del accidente y sin presión de aire. Se identificaron fracturas en el parabrisas y desprendimiento de paragolpes trasero. Se registró la torsión, desencuadre y leve plegamiento de la puerta delantera izquierda.



Figura 8. Daños constatados en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

2.3. Registradores de velocidad de los vehículos

Los peritos del MPA de Jujuy junto a los investigadores de la JST realizaron tareas tendientes a extraer los discodiagramas del tacógrafo no resultado posible por desperfectos técnicos del mismo. Por ello, es que se procedió a la extracción del dispositivo completo para su posterior secuestro por parte de los peritos de la fiscalía.

La JST se encuentra a la espera de que la fiscalía informe el lugar y momento de la realización de los peritajes sobre el dispositivo y la extracción de la información para su participación en las tareas técnicas correspondientes.

2.4. 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.

2.4.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	64
Fecha de inscripción	A determinar
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

2.4.2. Personal involucrado

Tabla 5. 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	Ileso
Conductor 2	Vehículo 1	Pausa operativa	Varón	54	Lesionado

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Santa María de Punilla	Municipalidad de Toledo
	Sistema	Nacional	Municipal
	Clase	B.2, C.3, D.1, D.3	D.3
	Vencimiento	10/2/2025	18/3/2027
LiNTI	Categoría	Pasajeros:	Pasajeros:
		<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano internacional de larga distancia • Interurbano internacional de oferta libre • Interurbano internacional de turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano internacional de larga distancia • Interurbano internacional de oferta libre • Interurbano internacional de turismo
	Vencimiento	31/12/2024	5/12/2024

Información toxicológica de los operadores de primera línea

Las pruebas de alcoholemia realizadas en el lugar del accidente por personal de la Secretaría de Seguridad Vial de Jujuy a los conductores del ómnibus arrojaron resultados negativos, es decir, de 0,00 g/l.

Tabla 7. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Conducción	Fallecido
3	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Fallecidos
28	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
8	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones

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

Se encuentra pendiente la remisión por parte de la Fiscalía interviniente de los resultados del análisis de laboratorio de alcoholemia en las muestras del cadáver del conductor del V.2.

2.5. 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 momentos previos al accidente, el ómnibus (Vehículo 1) circulaba por la RN 66 Bis, en sentido norte a sur (Perico a Pampa Blanca) en la provincia de Jujuy. Por la misma vía, pero en sentido contrario (Pampa Blanca a Perico), lo hacia el automóvil particular (Vehículo 2).

Por motivos que se encuentran bajo investigación, a la altura del kilómetro 4 se produjo una colisión frontal entre la parte anterior derecha del ómnibus y la zona delantera central derecha del automóvil, sobre el carril de circulación correspondiente al sentido del Vehículo 2. La colisión fue de tipo angular y, al momento del primer contacto, ambos se encontraban en una posición oblicua respecto de sus sentidos de circulación previa.

Luego del impacto, el Vehículo 1, en situación descontrolada, cruzó en forma oblicua y hacia su izquierda en dirección hacia la banquina contraria y descendió por el talud adyacente. Allí recorrió un espacio de 41 metros, aproximadamente, hasta la cuneta, donde finalmente se produjo el vuelco en tonel de la unidad sobre su lateral izquierdo, adoptando de esta forma su posición final.

Por su parte, el Vehículo 2, debido al intercambio de fuerzas y diferencias de masas entre ambos rodados, realizó un movimiento de rototraslación en sentido horario y quedó detenido a 10 metros, aproximadamente, de la zona de impacto sobre la banquina del carril contrario, con su frente orientado hacia la dirección opuesta a la de su circulación.

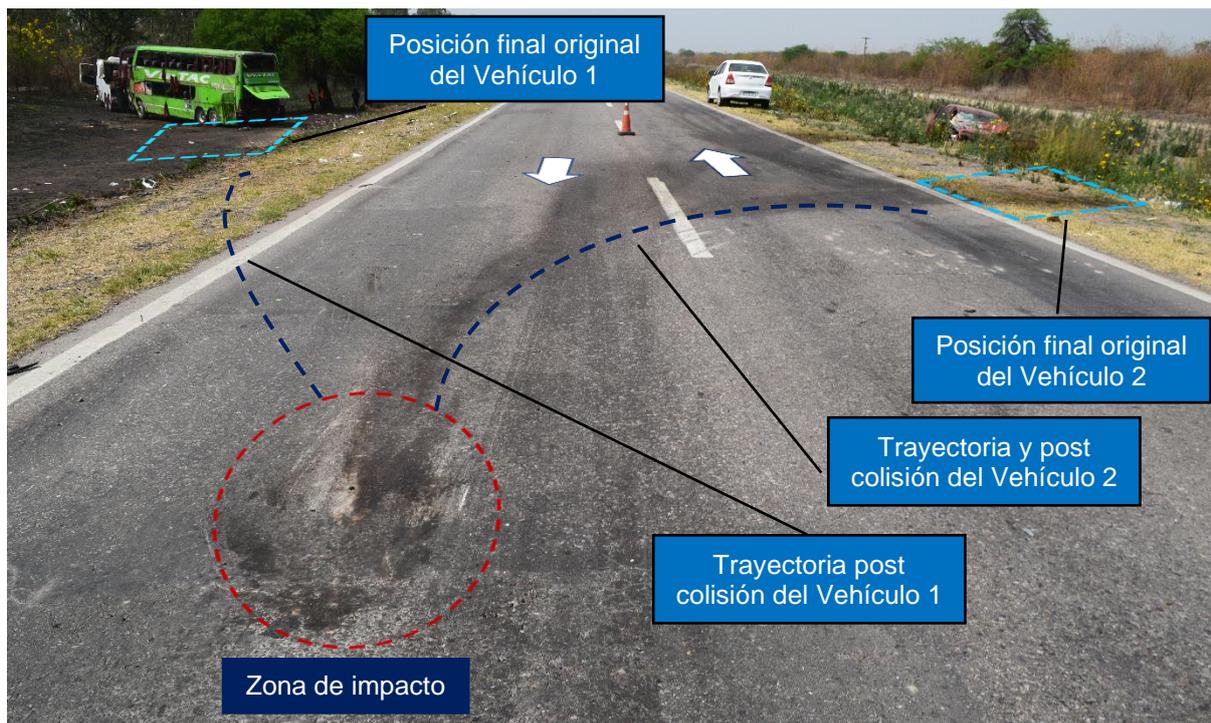


Figura 9. Vista de norte a sur de la calzada con demarcación de la zona de impacto (efracciones), trayectoria post colisión de ambos vehículos y ubicación de sus respectivas posiciones finales.

Fuente: JST, 2024

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:

- La colisión se produjo en el carril de circulación del Vehículo 2.
- La colisión es de tipo frontal excéntrica angular, es decir, que los ejes longitudinales del frente de ambos vehículos forman un ángulo menor a 90° al momento del primer contacto.
- Por la ubicación del área de impacto, los daños verificados y las trayectorias post colisión se determina que ambos vehículos se encontraban, al momento del impacto, posicionados de forma oblicua a su sentido de circulación original.
- No se observaron indicios en el lugar que evidencien maniobras evasivas de frenado brusco o de pánico por parte de ambos vehículos previo a la colisión.
- Las marcas de fricción de neumáticos sobre la calzada son posteriores a la colisión entre ambos vehículos.
- El vuelco del Vehículo 1 se produjo debido al despiste y posterior ingreso al talud adyacente a la banquina del carril contrario.

- No se observó evidencia física vinculada a fallas mecánicas en los sistemas de dirección y neumáticos de los vehículos que estén vinculados con la secuencia fáctica descripta.
- No existe evidencia de participación de un tercer vehículo en el accidente.

2.6. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

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

- Fiscalía Penal de El Carmen
- Comisaría Seccional 21 de Perico
- Comisaría Seccional 58 de Perico
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
- Criminalística del Ministerio Público de la Acusación de Jujuy
- Secretaría de Seguridad Vial de Jujuy
- Empresa de transporte Vía Bariloche SA

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]
- Formación de conductores de transporte automotor [AC122]
- Uso de cinturón de seguridad [AC31]
- Estado / accesibilidad de salidas de emergencia / martillos de seguridad [VH22]
- Sistemas de registros de operaciones [VH3] (tacógrafo)
- Diseño / configuración de la infraestructura vial [VC11] (pendiente transversal del talud)
- Señalización horizontal / vertical [VC131]
- Gestión de controles en la circulación [VC21]
- Gestión de la velocidad de circulación [VC22]
- Conducción nocturna [VC33]

- Otros aspectos vinculados a la seguridad de las vías de tránsito y condiciones de circulación [VC4] (controles de alcoholemia)

4. LIMITACIONES

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

- En el tiempo transcurrido entre el momento del suceso y el del relevamiento de la JST, la escena fue modificada, por lo que se desnaturalizaron en este lapso indicios o evidencia material de interés accidentológico y se desplazaron a los vehículos de su posición final original, sustancial para una reconstrucción más precisa del suceso investigado. Esta modificación de la escena estuvo vinculada con las tareas de atención a la emergencia y la liberación de la vía al tránsito.
- No fue posible acceder a la información de los discos contenidos dentro del tacógrafo debido a desperfectos técnicos que hicieron imposible su extracción.
- La información brindada en el lugar del accidente y en una etapa posterior por el personal de la empresa operadora del Vehículo 1 fue limitada.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE