



# Informe preliminar

## Suceso automotor

**Tipo de evento:** Colisión múltiple

**Lugar:** Autopista Panamericana y Ramal Pilar, kilómetro 36, Malvinas Argentinas, Buenos Aires

**Vehículos:** 1 camión con semirremolque, 1 utilitario y 1 automóvil

**Resultados:** 1 persona lesionada y 3 personas ilesas

**Fecha y hora:** 23/6/2021, 12:30

**Expediente:** EX-2021-56777932- -APN-JST#MTR



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005 AAG

(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: Fuente: [número de expediente], Junta de Seguridad en el Transporte.

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



## Contenido

<b>1. Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Presentación JST .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Modelo, método y objetivo .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Acciones desarrolladas .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Descripción de la información recolectada .....</b>	<b>4</b>
<b>3.1. Reseña del suceso .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2. Factores físicos .....</b>	<b>5</b>
<b>3.2.1. Vía y entorno .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2.2. Vehículo involucrado .....</b>	<b>7</b>
<b>3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso .....</b>	<b>12</b>
<b>3.4.1. Empresa operadora del servicio .....</b>	<b>12</b>
<b>3.4.2. Personal involucrado .....</b>	<b>12</b>
<b>3.5. Secuencia fáctica .....</b>	<b>12</b>
<b>3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso .....</b>	<b>13</b>
<b>4. Observaciones .....</b>	<b>13</b>
<b>5. Limitaciones .....</b>	<b>13</b>



## 1. Introducción

### 1.1. Presentación JST

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 y/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 se elabora y publica en un plazo sugerido de 45 días corridos desde que se tomó conocimiento del suceso automotor. El contenido de este documento 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).

### 1.2. 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, y 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.

## 2. 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, recolectando información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó la observación de los vehículos en comisaría, el relevamiento fotográfico y de información general.
- Se realizó el Informe Básico IF-2021-58468027-APN-DNISAU#JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas), así como la reconstrucción de la dinámica del suceso.

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

## 3. Descripción de la información recolectada

### 3.1. Reseña del suceso

Un camión con semirremolque con portacontenedor (Vehículo 1) circulaba por el carril central de la Autopista Panamericana, Ramal Pilar. En el kilómetro 36, impactó con su contenedor contra el puente de Avenida Olivos. Dos rodados particulares, un automóvil particular tipo sedán (Vehículo 2) y un automóvil tipo utilitario (Vehículo 3), que circulaban en el mismo sentido y dirección que el Vehículo 1, colisionaron, a su vez, contra el contenedor.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos 1 y 3, obstruyendo la principal vía de circulación. Fuente: [Lapanaweb](#), 2021.



Figura 2. Posiciones finales de los vehículos 1 y 2. Fuente: JST, 2021.

### 3.2. Factores físicos

El suceso ocurrió en la localidad de Malvinas Argentinas, provincia de Buenos Aires, en el kilómetro 36 de la Autopista Panamericana, Ramal Pilar, con sentido de circulación hacia el partido de pilar, coordenadas geográficas -34.457917, -58.719083.

En el lugar del suceso, la Autopista Panamericana, Ramal Pilar presenta una configuración recta, con tres carriles de circulación para cada sentido, delimitados por señalización horizontal de línea intermitente. La vía posee un separador de sentido mediante un cantero central con barreras de contención semirrigidas metálicas y alambrado. Por encima, atraviesa la autopista el puente que da continuidad a la circulación de Avenida Olivos.



Se observó al momento de la inspección ocular que la superficie de rodamiento de la vía no presenta baches, roturas, fisuras ni deformaciones significativas.



Figura 3. Ubicación geográfica del lugar del accidente. Fuente: Google, 2021.

### 3.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Sí
Material división física	Cantero central y barrera de contención lateral metálica
Luminosidad	Luz natural
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Vertical y horizontal

Para ambos sentidos de circulación, se registra la siguiente señalización horizontal:

- Línea blanca discontinua, que demarca el límite entre los carriles que posee cada sentido de circulación.



- Línea blanca continua en los laterales de calzada, que demarca los bordes de calzada que lindan con las banquetas.
- Señalización reglamentaria de límite de altura de 4,10 m y panel preventivo de objeto rígido en la columna del puente.



Figura 4. Demarcación horizontal sobre la vía y señalización vertical sobre el puente. Fuente: JST, 2021.

### 3.2.2. Vehículo involucrado

Tabla 2. Datos del vehículo involucrado

<b>Vehículo 1</b>	<b>Dominio:</b> ETJ096	<b>Tipo:</b> Camión
<b>Categoría</b>	N3: Vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos (12.000 kg).	
<b>Marca / Modelo</b>	IVECO FIAT 450 E37T	
<b>Tipo de caja</b>	A determinar	
<b>Año modelo</b>	2005	
<b>Revisión Obligatoria</b>	<b>Técnica</b>	
	<b>Resultado</b>	Apta
	<b>Tipo</b>	Transporte Interjurisdiccional (Cargas)
	<b>Realizada</b>	15/12/2020
	<b>Vencimiento</b>	15/12/2021
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	14/12/2020
	<b>Clase de carga habilitada</b>	General
	<b>Tipo de transportista</b>	Empresa de transporte
<b>Daños</b>	Sin daños	



<b>Dominio:</b> EZN565		<b>Tipo:</b> Semirremolque
<b>Categoría</b>	04 Remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos (10.000 kg)	
<b>Marca / Modelo</b>	PINCEN RPBV 14.5 2+1E	
<b>Tipo de caja</b>	Caja cerrada con plataforma de carga	
<b>Año modelo</b>	2005	
<b>Revisión Obligatoria</b>	<b>Técnica</b>	
	<b>Resultado</b>	Apto
	<b>Realizada</b>	24/02/2020
	<b>Vencimiento</b>	24/02/2021
	<b>Estado</b>	Vigente
<b>RUTA</b>	<b>Validación</b>	10/03/2020
	<b>Clase de carga habilitada</b>	General
	<b>Tipo de transportista</b>	Empresa de transporte
<b>Daños</b>	Sin daños en el semirremolque, con daños en el sector frontal superior del contenedor que transportaba el vehículo.	
<b>Servicio</b>	<b>Ocasión de servicio</b>	A determinar
	<b>Carga transportada</b>	A determinar
	<b>Origen</b>	A determinar
	<b>Destino</b>	A determinar
	<b>Jurisdicción</b>	A determinar
<b>Sentido de circulación</b>	<b>Vía</b>	Autopista Panamericana Ramal Pilar
	<b>Desde</b>	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	<b>Hacia</b>	Pilar



Figura 5. Fotografía del Vehículo 1 tomada desde el sector frontal angular derecho. Fuente: JST, 2021.



Figura 6. Fotografía tomada desde el sector posterior angular izquierdo de los daños en el contenedor vacío del Vehículo 1. Fuente: JST, 2021.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2</b>	<b>Tipo: Automóvil</b>
<b>Categoría</b>	M1: Vehículo para transporte de pasajeros y que no contenga más de 8 asientos además del asiento del conductor.
<b>Marca</b>	Toyota
<b>Modelo</b>	Corolla
<b>Año modelo</b>	2014
<b>Uso</b>	Particular
<b>Daños</b>	Sector posterior y lateral derecho



Figura 7. Fotografía tomada desde el sector posterior angular derecho de los daños del Vehículo 2 (. Fuente: JST, 2021.



Figura 8. Fotografía tomada desde el sector frontal angular derecho de los daños del Vehículo 2 (. Fuente: JST, 2021.

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

<b>Vehículo 3</b>	<b>Tipo:</b> Utilitario
<b>Categoría</b>	N1: Vehículos utilizados para transporte de carga y con un peso máximo que no exceda las 3,5 toneladas métricas
<b>Marca</b>	Fiat
<b>Modelo</b>	Fiorino
<b>Año modelo</b>	2014
<b>Uso</b>	A determinar
<b>Daños</b>	Sector frontal oblicuo izquierda



Figura 9. Fotografía tomada desde el sector frontal angular derecho de los daños del Vehículo 3. Fuente: JST, 2021



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

#### 3.4.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 5. Datos de la empresa transportista del Vehículo 1

<b>Certificado</b>	B138405
<b>Fecha de inscripción</b>	18/02/2020
<b>Tipo de transportista</b>	Empresa de transporte
<b>Categoría de transportista</b>	Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada

#### 3.4.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del conductor que participó del suceso

Conductores involucrados					
Ubicación	Género	Edad	Estado	LiNTI	
				Categoría	Estado
Vehículo 1	Masculino	47	lleso	Cargas generales	Vigente

### 3.5. Secuencia fáctica

El camión con semirremolque con portacontenedor vacío (Vehículo 1), circulaba por el carril central de la Autopista Panamericana, Ramal Pilar, desde Ciudad Autónoma de Buenos Aires hacia el partido de Pilar, provincia de Buenos Aires. Por otro lado, dos rodados particulares, un automóvil (Vehículo 2) y un utilitario (Vehículo 3) circulaban en el mismo sentido y dirección del Vehículo 1.

El suceso se produjo en el kilómetro 36, cuando el Vehículo 1, al intentar atravesar el puente de Avenida Olivos, impactó con el sector superior del contenedor contra la base del puente. A raíz de este impacto, la unidad tractora siguió su trayectoria, mientras que el contenedor cayó sobre la calzada y ocasionó la colisión entre el contenedor y los vehículos 2 y 3.

Como posición final, el contenedor quedó atravesado sobre la calzada, mientras que la unidad tractora siguió su recorrido hasta que el conductor detuvo la marcha sobre la banquina izquierda. Por otro lado, el Vehículo 2 obtuvo su posición final por delante del contenedor sobre el carril derecho, con su frente de avance hacia el cardinal suroeste. Por último, el Vehículo 3 quedó sobre el carril izquierdo en contacto con el contenedor.

#### *Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta*

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



- El semirremolque del Vehículo 1 que transportaba un contenedor excedía la altura de la base del puente.

### **3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso**

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

- Comisaría Sección 3, Pablo Nogués, Jurisdicción Malvinas Argentinas
- Policía vial, Radio San Miguel
- Unidad Fiscal 23, San Martín, provincia de Buenos Aires

## **4. 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:

- Control sobre altura de la infraestructura en relación con las dimensiones de los vehículos que circulan por las vías donde están emplazadas.

## **5. Limitaciones**

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

- No se realizó el relevamiento en el lugar del hecho, ya que al momento del arribo del equipo de investigación de la JST había precipitaciones, el tránsito se encontraba liberado y los vehículos involucrados habían sido removidos del lugar.