

Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: colisión múltiple

Lugar: Autopista Panamericana, Ruta Nacional 9, Ramal Escobar, kilómetro 71,600, Campana, Buenos Aires.

Vehículos: dos camiones y un automóvil

Resultados: dos personas lesionadas y una persona ilesa

Fecha y hora: 15/7/2021 13:45

Expediente: EX-2021-64012486- -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

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: EX-2020-82370491- -APN-JST#MTR, Junta de Seguridad en el Transporte.

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



Contenido

1. Introducción	3
1.1. Presentación JST	3
1.2. Modelo, método y objetivo	3
2. Acciones desarrolladas	4
3. Descripción de la información recolectada	5
3.1. Reseña del suceso.....	5
3.2. Factores físicos.....	7
3.2.1. Vía y entorno	8
3.2.2. Vehículos involucrados	9
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso	14
3.4.1. Empresa operadora del servicio	14
Tabla 7. Vehículos participantes.....	14
3.4.2. Personal involucrado.....	14
3.5. Datos de otras personas que participaron en el suceso.....	15
3.6. Secuencia fáctica.....	15
3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso	19
4. Observaciones	19
5. Limitaciones	19



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 el relevamiento de información general, como así también el relevamiento fotográfico y planimétrico en el lugar del hecho.
- Se realizó el Informe Básico (IF-2021-65145954-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.
- Se consultó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre capacitaciones, licencias y antecedentes de tránsito.
- Se consultó a la Comisión Nacional Reguladora del Transporte sobre Revisión Técnica Vehicular y Registro Único de Transporte Automotor.



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

Sobre el kilómetro 71,6 de la Autopista Panamericana, Ramal Escobar, se produjo una colisión múltiple entre dos camiones de transporte de carga y un vehículo particular. Como posición final, los vehículos involucrados arribaron a su punto de reposo sobre el cantero central y parte sobre la vía de circulación rápida de ambas manos de la autopista. Como resultado del suceso, dos personas resultaron lesionadas y una tercera resultó ilesa.



Figura 1. Posición final de los vehículos involucrados. Fuente: [Clarín](#), 2021.



Figura 2. Posición final del Vehículo 1 sobre el cantero central y parte de su unidad tractora sobre la calzada con sentido de circulación hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fuente: JST, 2021.

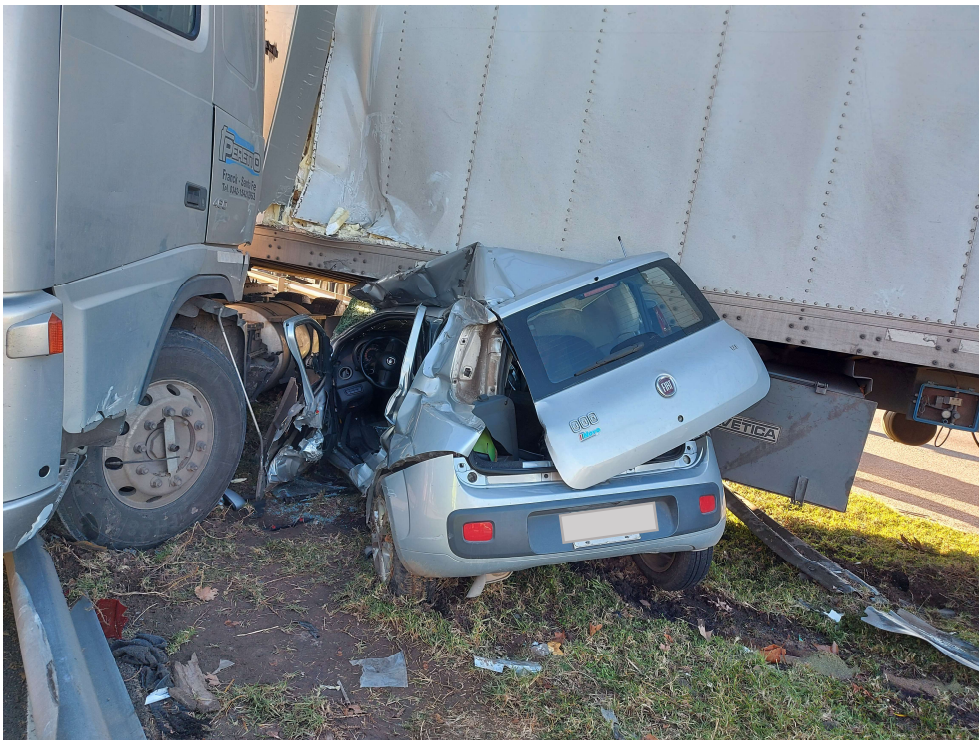


Figura 3. Posición final del Vehículo 3 sobre el cantero central. Fuente: JST, 2021.



Figura 4. Área de impacto y posiciones finales de los vehículos 1 y 3 sobre cantero central. Fuente: JST, 2021.

3.2. Factores físicos

El suceso ocurrió en la localidad de Campana, provincia de Buenos Aires, en el kilómetro 71,600 de la Autopista Panamericana, Ruta Nacional 9, Ramal Escobar, coordenadas geográficas -34.2002979,-58.9372094.

En el lugar del suceso autopista presenta una configuración recta, con tres carriles de circulación para cada sentido. Las calzadas, con diferentes sentidos de circulación, se encuentran divididas por un cantero central de pasto y barreras de contención metálicas semirrígidas.

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 5. Captura de la ubicación geográfica y marca del lugar del accidente. Fuente: Google Earth, 2021.

3.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Tipo	Autopista
Configuración	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Cantero central
Material división física	Pasto y barreras de contención laterales
Luminosidad	Diurna
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	Sin restricción
Señalización	Horizontal
Observaciones	No

Se registra la siguiente señalización horizontal:

- Línea blanca discontinua que demarca el límite entre los carriles de circulación
- Línea blanca continua en los laterales de calzada que demarca los bordes de calzada



Figura 6. Fotografía de la demarcación horizontal, con sentido hacia la ciudad de Zárate. Fuente: Google, 2021.

3.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1	Dominio: FBL653	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos (12.000 kg). Vehículo diseñado y fabricado para el transporte de mercancía.	
Marca	Volvo	
Modelo	FH124604X2	
Tipo de caja	No aplica	
Año modelo	2005	
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional (cargas)
	Realizada	30/09/2020
	Vencimiento	30/09/2021
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	20/09/2021
	Clase de carga habilitada	Carga general
Daños	Sector frontal angular derecho e izquierdo	
	Dominio: JBQ459	Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos (10.000 kg)	
Marca	Helvética	
Modelo	S.R. 3E 1.2	
Tipo de caja	Caja frigorífica	



Año modelo	2010	
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional (cargas)
	Realizada	08/07/2021
	Vencimiento	08/07/2022
	Estado	Aprobada
RUTA	Clase de carga habilitada	Carga general
	Validación	24/06/2021
Daños	Hundimientos parciales en el sector lateral izquierdo anterior	
Servicio	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	Sin carga
	Origen	Santa Fe
	Destino	Buenos Aires
Sentido de circulación	Vía	Autopista Panamericana, Ramal Escobar
	Desde	Belen de Escobar
	Hacia	Campana



Figura 7. Fotografía de la unidad tractora del Vehículo 1, tomada desde el sector frontal angular derecho.
Fuente: JST, 2021.



Figura 8. Fotografía del Vehículo 1, tomada desde el sector lateral izquierdo. Fuente: JST, 2021.

Tabla 3. Datos del vehículo 2

Vehículo 2	Dominio: AA793BT	Tipo: Camión
Categoría	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los tres mil quinientos kilogramos (3500 kg), pero inferior o igual a los doce mil kilogramos (12.000 kg)	
Marca	Mercedes Benz	
Modelo	Accelo 815	
Tipo de caja	Caja cerrada isotérmica con equipo de frío	
Año modelo	2016	
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional (cargas)
	Realizada	15/09/2020
	Vencimiento	15/09/2021
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	28/04/2021
	Clase de carga habilitada	Carga general
Daños	En el sector oblicuo delantero derecho	

Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Sin carga
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Autopista Panamericana, Ramal Escobar
	Desde	Belen de Escobar
	Hacia	Campana



Figura 9. Fotografía del Vehículo 2, tomada desde el sector frontal oblicuo delantero derecho. Fuente: JST, 2021.



Figura 10. Fotografía del acoplado del Vehículo 2, tomada desde el sector lateral oblicuo derecho. Fuente: JST, 2021.

Tabla 4. Datos del vehículo 3

Vehículo 3	Tipo: Automóvil		
Categoría	M1: Vehículo para transporte de pasajeros y que no contenga más de 8 asientos además del asiento del conductor		
Marca / Modelo	Fiat Uno		
Uso	Particular		
Año modelo	2016		
Daños	En toda la estructura		
Sentido de circulación	Vía	Autopista Panamericana,	Ramal Escobar
	Desde	Belén de Escobar	
	Hacia	Campana	



Figura 11. Fotografía del Vehículo 3, tomada desde el sector lateral izquierdo. 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

Certificado	7000272847341237
Fecha de inscripción	09/2012
Tipo de transportista	Transporte de carga Individual
Categoría de transportista	A determinar

Tabla 6. Datos de la empresa transportista del Vehículo 2

Certificado	7000275509608306
Fecha de inscripción	09/2012
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría de transportista	Transporte de carga fraccionada

Tabla 7. Vehículos participantes

Vehículo	Tipo de servicio	Jurisdicción	Total
Vehículo 1	Transporte de cargas	Nacional	1
Vehículo 2	Transporte de cargas	A determinar	1
Vehículo 3	No aplica		1
Total			3

3.4.2. Personal involucrado

Tabla 8. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

Conductores involucrados					
Ubicación	Género	Edad	Estado	LiNTI	
				Categoría	Estado
Vehículo 1	Masculino	53	lleso	Cargas generales	Vigente
Vehículo 2	Masculino	32	Lesionado	Cargas generales	Vigente



3.5. Datos de otras personas que participaron en el suceso

Tabla 9. Datos básicos de otras personas que participaron del suceso

Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Género	Edad	Estado
Vehículo 3	Conductora	Femenino	53	Lesionada

3.6. Secuencia fáctica

El camión con semirremolque (Vehículo 1) circulaba por el carril derecho (carril lento) de la Autopista Panamericana, Ramal Escobar (Ruta Nacional 9), desde la Ciudad de Buenos Aires hacia la ciudad de Zárate. Por la misma vía, y en el mismo sentido, también circulaban el camión dominio AA793BT (Vehículo 2) por el carril central y por el carril izquierdo (carril de sobrepaso) circulaba el automóvil particular (Vehículo 3).

El suceso ocurrió cuando el conductor del Vehículo 1, a la altura del kilómetro 71,600, realizó una maniobra de frenado sobre el carril por el que circulaba y dejó sobre el asfalto huellas de frenado observables de 10,40 m. Al mismo tiempo, el rodado comenzó a atravesar la calzada, de forma oblicua y en dirección hacia el cantero central de la vía.

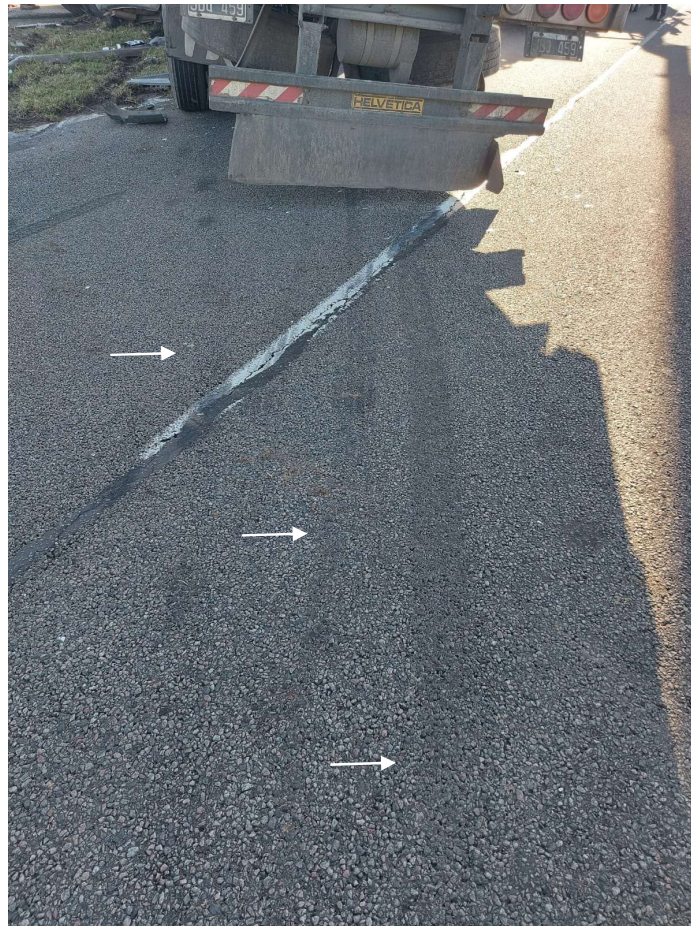


Figura 12. Fotografía de huellas de frenado duales que atraviesan la calzada correspondientes al Vehículo 1. Fuente: JST, 2021.

Por el carril central, circulaba el Vehículo 2, el cual colisionó con su sector delantero oblicuo derecho en el lateral izquierdo del semirremolque del Vehículo 1, el cual arrastró al Vehículo 2 en la misma dirección, es decir, hacia el cantero central.

Posterior a esta primera colisión, se produjo una segunda colisión entre el sector frontal del Vehículo 3, que circulaba por el carril izquierdo de la vía, y el sector anterior lateral derecho del Vehículo 1.

Se observaron sobre el carril izquierdo huellas de frenado de una distancia de 7,60 m y en el área de impacto de los vehículos 1 y 3, entre el límite de la calzada y el cantero central.



Figura 13. Fotografía de huellas de frenado correspondientes al Vehículo 3. Fuente: JST, 2021.



Figura 14. Fotografía del área de impacto entre los vehículos 1 y 3. Fuente: JST, 2021.

Posterior a las colisiones, los tres vehículos ingresaron al cantero central, dañando y atravesando la barrera de contención metálica de tipo semiflexible y un alambrado en el cantero central que dividía ambos sentidos de circulación.



Figura 15. Fotografía de los daños en la barrera de contención metálica semiflexible. Fuente: JST, 2021.

Como posición final, la unidad tractora del Vehículo 1 quedó sobre la vía de circulación opuesta, es decir, desde la ciudad de Zárate hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El semirremolque quedó en contacto a su derecha con un poste de luminaria y, a la izquierda, los otros dos vehículos involucrados culminaron sobre el cantero central.



Figura 16. Fotografía de la posición final de los vehículos involucrados. Fuente: JST, 2021



Figura 17. Fotografías de la posición final de los vehículos involucrados. Fuente: [Clarín](#), 2021

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:

- Policía de la ciudad de Campana
- Policía Científica de Zárate-Campana
- Unidad Fiscal 2, Departamento Judicial Campana - Buenos Aires
- Sistema de emergencia de salud local
- Bomberos Voluntarios de Campana
- Concesionario vial: Autopistas del Sol

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:

- No hay observaciones.

5. Limitaciones

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

- Debido al tiempo transcurrido entre el momento del suceso y el del relevamiento de la JST, la escena fue modificada, por lo que se pudieron haber perdido o desnaturalizado indicios o evidencia material de interés accidentológico, sustanciales para una reconstrucción más precisa del suceso investigado. Tampoco se pudo establecer si el Vehículo 1 se encontraba en ocasión de servicio.