

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-35059607- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 156. IP. Cargas. Colisión múltiple. AFA. Buenos Aires

Resultados: tres personas lesionadas

Fecha y hora: 28 de marzo de 2023, 7:00 (UTC-3)

Vehículos: un vehículo particular, dos vehículos de cargas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10/5/2023

En relación con el suceso ocurrido el 29/3/2023, 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 27514. 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, piso 8

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: 156. IP. Cargas. Colisión múltiple. AFA. Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)



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	11
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	21
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	21
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	22
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	22
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	26
3. OBSERVACIONES	26
4. LIMITACIONES.....	27

INTRODUCCIÓN

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 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 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 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

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

AFA: Asociación de Fútbol Argentino

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-2023-36306683-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 consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas.

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 en la Au. Ricchieri, en proximidades del predio de la AFA. Por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple entre un automóvil, un furgón y un camión con acoplado que circulaban en dirección hacia la localidad de Ezeiza. Como consecuencia del accidente, se registraron personas lesionadas, daños en la vía y en los vehículos involucrados.



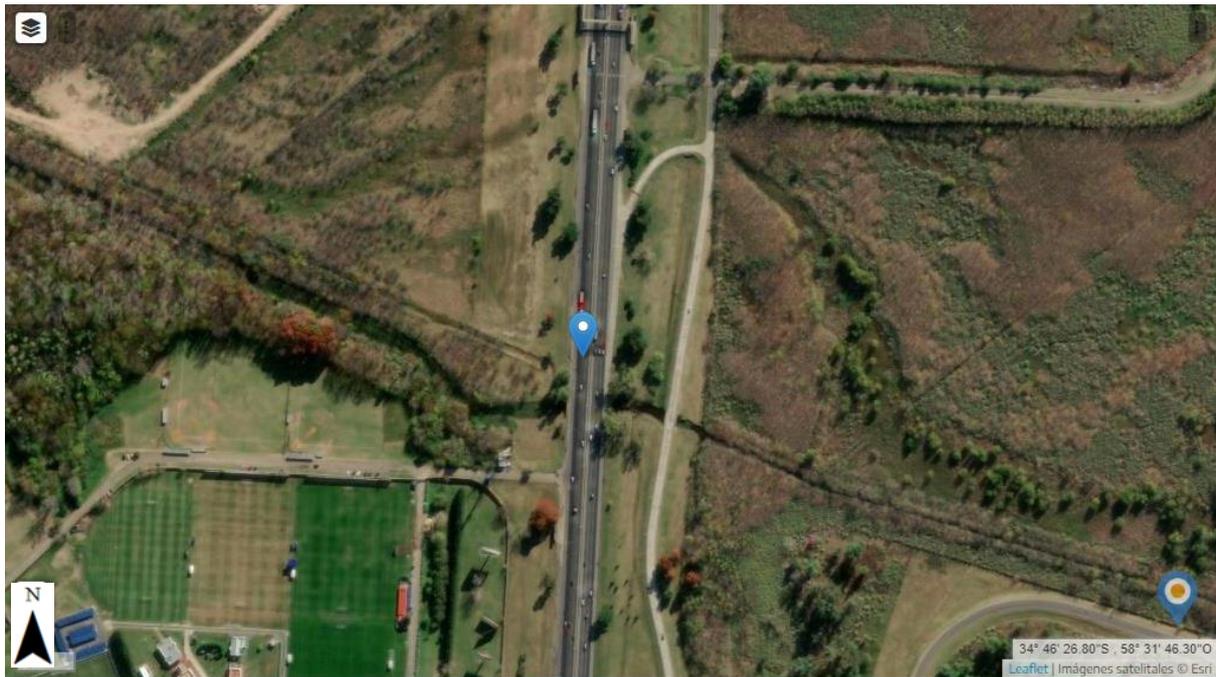
Figura 1. Posiciones finales de los vehículos participantes en el suceso. Fuente: JST, 2023

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 tuvo lugar en la Au. Ricchieri a la altura del predio de la AFA en el partido de Ezeiza de la provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.773393,-58.524336.



-  Lugar del suceso
-  Ruta Nacional
-  Corriente de agua

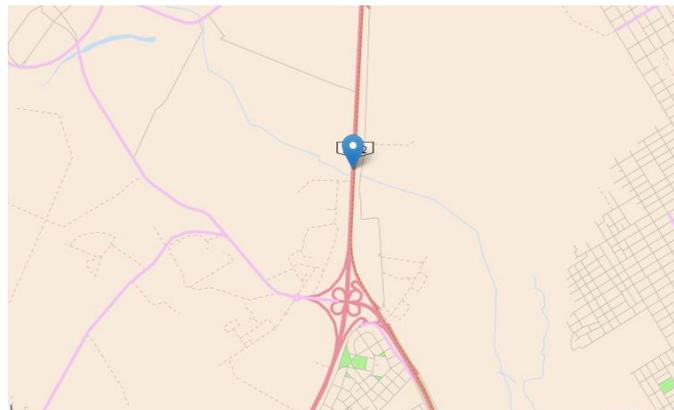


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	AutopistaAutopista
Configuración	Tres carriles por mano de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Barrera
Material división física	Concreto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Amanecer
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No



Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza presenta una configuración de doble calzada y tres carriles por mano, con un sentido de circulación hacia CABA y el opuesto hacia Ezeiza, divididos físicamente por una barrera rígida de hormigón. La descripción se centrará en la mano de circulación con sentido a la localidad de Ezeiza.

En el sector donde ocurrió el suceso, la calzada presenta un ancho aproximado de 10,3 m. Junto al borde izquierdo de la calzada se observaron barreras de contención rígidas de hormigón con columnas de iluminación artificial, mientras que junto al carril derecho se observó una banquina asfaltada de 3,8 m y, luego de esta, un sector parquizado. Asimismo, se relevó a continuación de la banquina un pequeño sector con barreras de contención semirrígidas, emplazadas en el tramo donde un arroyo interseca la autopista.

Se relevó señalización vertical y horizontal presentes en la zona del suceso. Entre ellas, se observó indicador reglamentario de velocidad máxima 80 km/h para camiones, indicador informativo de orientación de destino Estadio Nacional de Béisbol, línea blanca continua de demarcación de borde de calzada, línea blanca discontinua de separación de carriles y cebrado que demarca el límite entre la banquina y el sector parquizado, todas ellas en buen estado de conservación.



Figura 3. Características de la vía donde se produjeron las colisiones. Fuente: [TN](#), 2023

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 (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	Fiat
Modelo	Siena
Uso	Particular



Vehículo 1 (particular)	Tipo: Sedán	
Sentido de circulación	Vía	Autopista Ricchieri
	Desde	CABA
	Hacia	Ezeiza
Ubicación de daños	Anterior y lateral derecho	

Daños en el Vehículo 1

Sector anterior: rotura y desprendimiento de parrilla, paragolpes, ópticas y pliegue de capó. Lateral derecho: deformaciones en toda la extensión de la carrocería, transferencia de pintura blanca. Se relevó daños y destalonamiento en la cubierta trasera derecha que se generaron a causa de la circulación sin aire y deformación de cubierta trasera derecha.

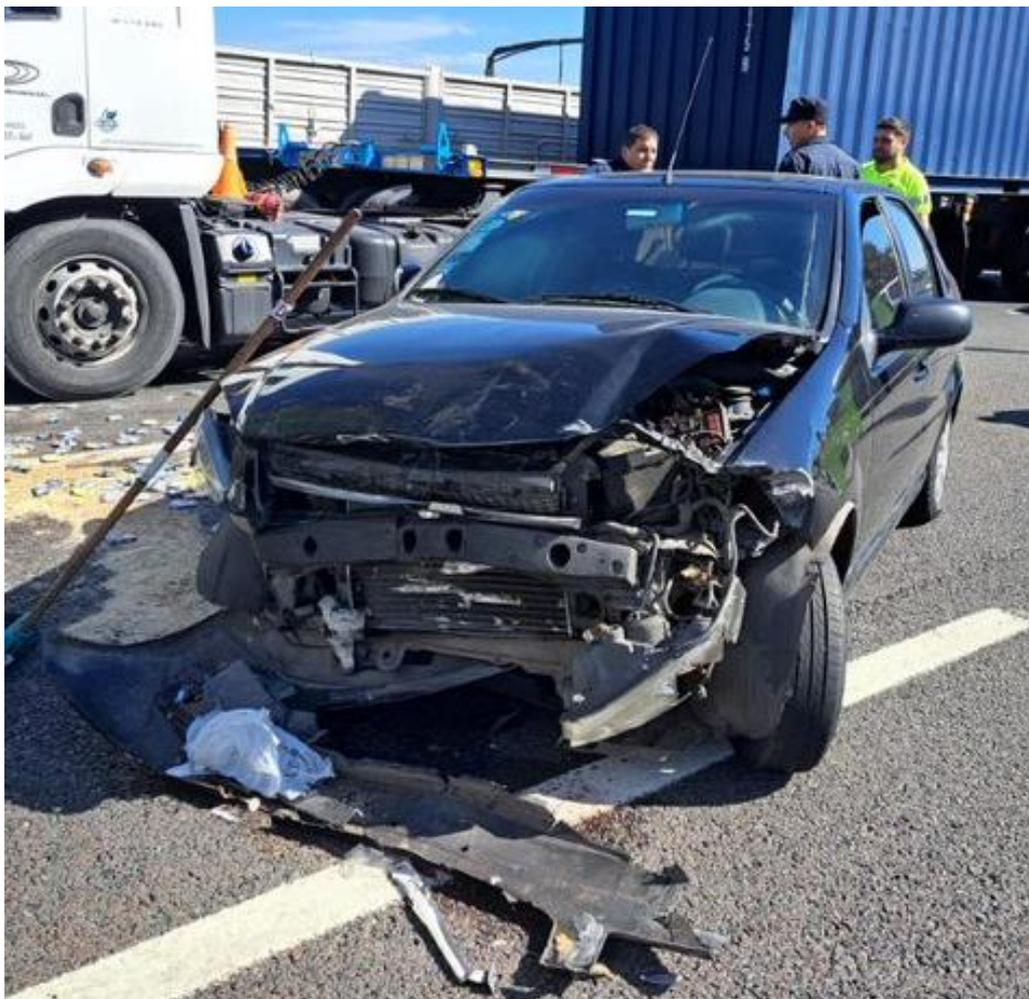


Figura 4. Daños en el sector anterior del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Daños en el sector anterior del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

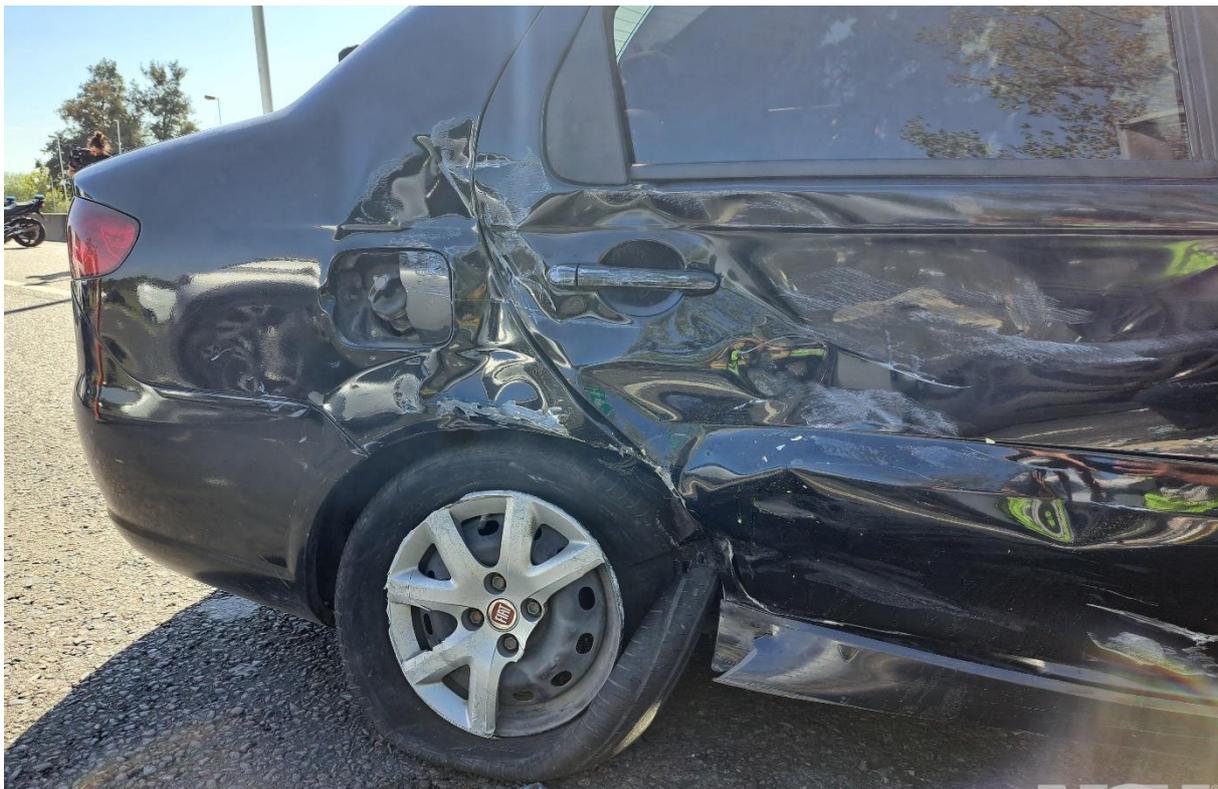


Figura 6. Deformación de la cubierta generada previo a la colisión con el Vehículo 2 y transferencia de pintura blanca. Fuente: JST, 2023



Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: JWI739	Tipo: Furgón
Categoría	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los tres mil quinientos kilogramos, pero inferior o igual a los doce mil kilogramos	
Marca	Mercedes Benz	
Modelo	Sprinter 308 CDI/F 3000	
Año	2011	
Tipo de caja	Caja cerrada con plataforma de carga	
Configuración de ejes	1S-1S	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-057 Ceviara SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	30/8/2022
	Vencimiento	30/8/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	21/10/2021
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
	Anterior, posterior, lateral derecho y lateral izquierdo	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Cigarrillos
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Au. Ricchieri
	Desde	CABA
	Hacia	Ezeiza



Fecha Revisión: 30/08/2022
 Fecha Vencimiento: 30/08/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
 Certificado: T 001562
 Taller: (057) CEVIARA S.R.L.



Observaciones:

OPERADOR: GRUPO MODO S.A
 FICHA RCM AITA N°: 1727125
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 75.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020303	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Manoplas/Manotas - Gemelos > Mal estado de bujes (silenblocks)	
09010103	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Presencia de aristas cortantes	

Códigos de Desbloqueo

Tipo	Motivo	Creador
Categoría de vehículo	Error en el histórico	Acuña, Luis M. (TRT: 057)

Figura 7. Fotovalidación del furgón dominio JWI739. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 2

Sector anterior: desprendimiento de parrilla y daños en paragolpes, ópticas y capó.



Figura 8. Daños ocasionados por las colisiones con el Vehículo 1 y el Vehículo 3. Fuente: JST, 2023



Lateral derecho: desprendimiento de puerta de carga, corte y deformaciones en el lateral de la caja de carga, parante, puerta delantera, transferencia de pintura verde y roja y marcas de caucho.



Figura 9. Daños producidos por el impacto con el Vehículo 3. Se observa que la fuerza de deformación posee un sentido desde el sector posterior hacia el sector anterior. Fuente: JST, 2023

Lateral izquierdo: abolladura, transferencia de pintura negra y caucho.



Figura 10. Daños producidos en el impacto con el Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (cargas)	Dominio: KRI556	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Iveco	
Modelo	170 E22 T	
Año	2011	
Tipo de caja	Caja abierta volcadora	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-084 Inspección Técnica San Justo SA
	Resultado	Apto
	Realizada	6/9/2022
	Vencimiento	6/9/2023
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	1/2/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior, posterior, lateral derecho y lateral izquierdo	
Dominio: JAH291	Tipo: Acoplado	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Salto	
Modelo	AC CH	
Año	2010	
Tipo de caja	Caja abierta volcadora	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-084 Inspección Técnica San Justo SA
	Resultado	Apto
	Realizada	21/10/2022
	Vencimiento	21/10/2023
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	1/2/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior, lateral izquierdo	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Arena
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar



Vehículo 3 (cargas)	Dominio: KRI556	Tipo: Camión rígido
Sentido de circulación	Vía	Au. Ricchieri
	Desde	CABA
	Hacia	Ezeiza

Fecha Revisión: 06/09/2022
 Fecha Vencimiento: 06/09/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
 Certificado: T 002548
 Taller: (084) Inspec. Técnica San Justo S.A.



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 1742702
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 300.0
 INFORME DE CONTROL DE MODELO N° 120214

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
071201	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación exterior - Luces de Retroceso > Faltante o no funcionamiento	RETROCESO X2
09010202	L	Carrocería > Exterior > Paragolpes > Paragolpes en mal estado y/o con deformaciones	PARAGOLPES TRASERO DEFORMADO

Figura 11. Fotovalidación del tractor dominio KRI556. Fuente: RTO, CENT, 2023



Fecha Revisión: 21/10/2022
 Fecha Vencimiento: 21/10/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
 Certificado: T 016040
 Taller: (084) Inspec. Técnica San Justo S.A.



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 1864363
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: -

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
070901	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y Señalización exterior - Luces de Freno(Stop) > Color incorrecto	STOP CORRESPONDE COLOR ROJO
071102	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación exterior - Luces diferenciales Delimitadoras y luces Superiores > Descripción libre	3 MARIAS TRASERAS CORRESPONDE COLOR ROJO
09010302	L	Carrocería > Exterior > Chapa Patente > Patente en mal estado y/o con fijación inadecuada	FALTA UNA PATENTE
170102	L	Sistema de Arrastre de Acoplados y Dolly > Lanza de Arrastre > Defectos en la lanza de arrastre	LANZA DEFORMADA
170104	L	Sistema de Arrastre de Acoplados y Dolly > Lanza de Arrastre > Pata de apoyo de lanza en mal estado	PATA DE APOYO DEFORMADA

Figura 12. Fotovalidación del tractor dominio JAH291. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 3

Unidad tractora

Sector frontal: desprendimiento de paragolpes y daños en partes mecánicas.

Lateral izquierdo: daños y desprendimiento de barandas volcables.



Figura 13. Daños producidos en el impacto con el Vehículo 2 y barrera de contención. Fuente: JST, 2023

Lateral derecho: Daños y desprendimiento de barandas volcables.



Figura 14. Daños producidos a causa del desplazamiento de la carga. Fuente: JST, 2023



Acoplado

Anterior: lanza de enganche.

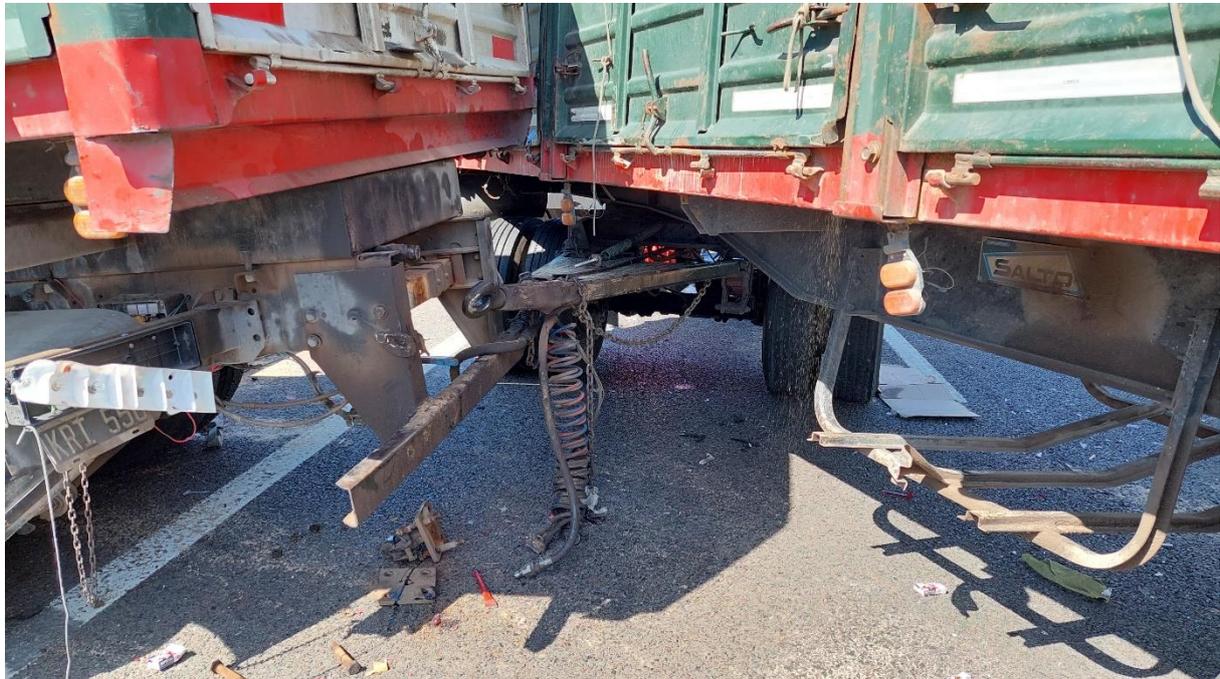


Figura 15. Daños producidos durante el movimiento del tipo “tijera”. Fuente: JST, 2023

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 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Certificado RUTA	A-541408
Fecha de inscripción	21/10/2021
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

Tabla 6. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 3

Certificado RUTA	A-372154
Fecha de inscripción	1/2/2023



Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 7. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A determinar	A determinar
Conductor 3	Vehículo 3	Conducción efectiva	Varón	A determinar	A determinar

Tabla 8. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 2	Conductor 3
Porte	Centro emisor	A determinar
	Sistema	A determinar
	Clase	A determinar
	Vencimiento	A determinar
LiNTI	Categoría	A determinar
	Vencimiento	A determinar

Tabla 9. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Conducción	A determinar
A determinar	Vehículo 2	A determinar	A determinar

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.

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



El Vehículo 1 circulaba por la Au. Ricchieri, en dirección hacia la localidad de Ezeiza, sobre el carril central o por el carril izquierdo, mientras el Vehículo 2 lo hacía por el carril derecho, y por detrás de este lo hacía el Vehículo 3.

Luego de la rotura del neumático izquierdo, el Vehículo 1 perdió su estabilidad y se trasladó en dirección hacia el carril derecho, en el cual impactó con su lateral derecho al lateral izquierdo del Vehículo 2. La zona de colisión quedó determinada por las huellas del tipo “brochazo” pertenecientes al Vehículo 1 y de derrape generadas por el Vehículo 2. El conductor del Vehículo 3 realizó una maniobra de esquivar en dirección a su banquina e impactó con el lateral izquierdo de la unidad tractora y del acoplado al lateral derecho del Vehículo 2.

Luego de la colisión, el Vehículo 3 realizó un movimiento de derrape antihorario y arrastró, debido a la diferencia de masa existente, a los vehículos 1 y 2. Los movimientos poscolisión quedaron determinados por las huellas que generó cada vehículo.

El Vehículo 1 finalizó sobre el carril central por detrás de los vehículos 2 y 3 y su sector frontal quedó orientado hacia un punto entre Ezeiza y la barrera de contención que divide ambas manos. El Vehículo 2 finalizó sobre el carril izquierdo con su lateral derecho junto al lateral izquierdo del Vehículo 3, en diagonal al eje longitudinal de la vía y con su sector frontal orientado hacia un punto entre Ezeiza y la barrera de contención.

La unidad tractora del Vehículo 3 finalizó sobre la barrera de contención orientada prácticamente perpendicular a la vía y ocupó el carril izquierdo de la mano con sentido hacia CABA y el carril izquierdo de la mano con sentido hacia Ezeiza. El acoplado finalizó sobre su mano de circulación ocupando el carril central e izquierdo y orientado en diagonal a la vía, con su sector frontal hacia la barrera de contención. La carga transportada se depositó en ambas manos de circulación.

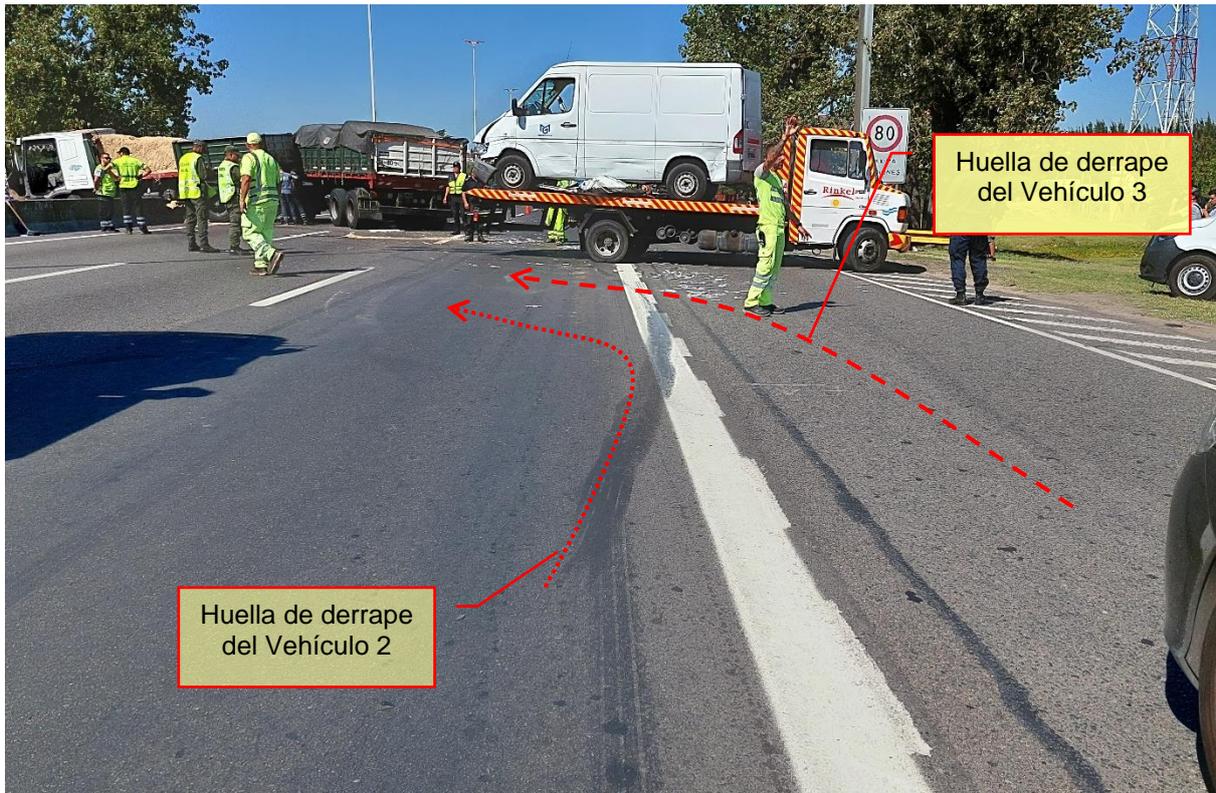


Figura 16. Inicio de las huellas de derrape posimpacto. Fuente: JST, 2023

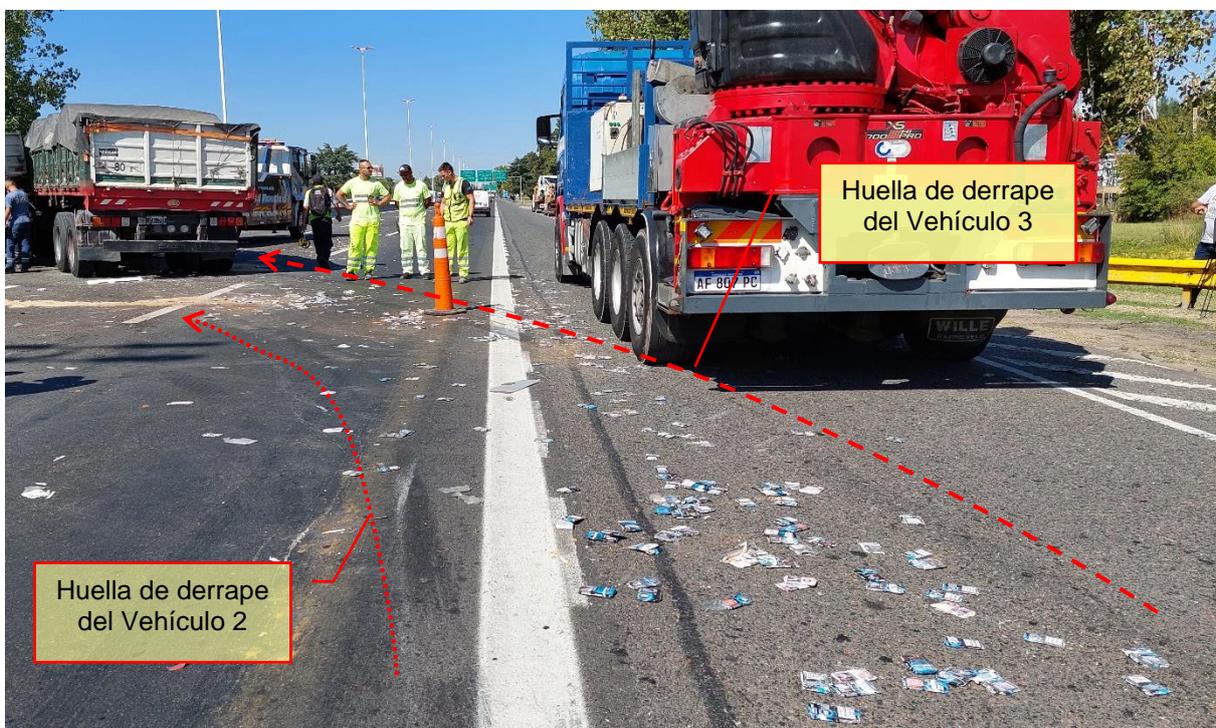


Figura 17. Ingreso de la huella de derrape del Vehículo 3 a la calzada. Fuente: JST, 2023

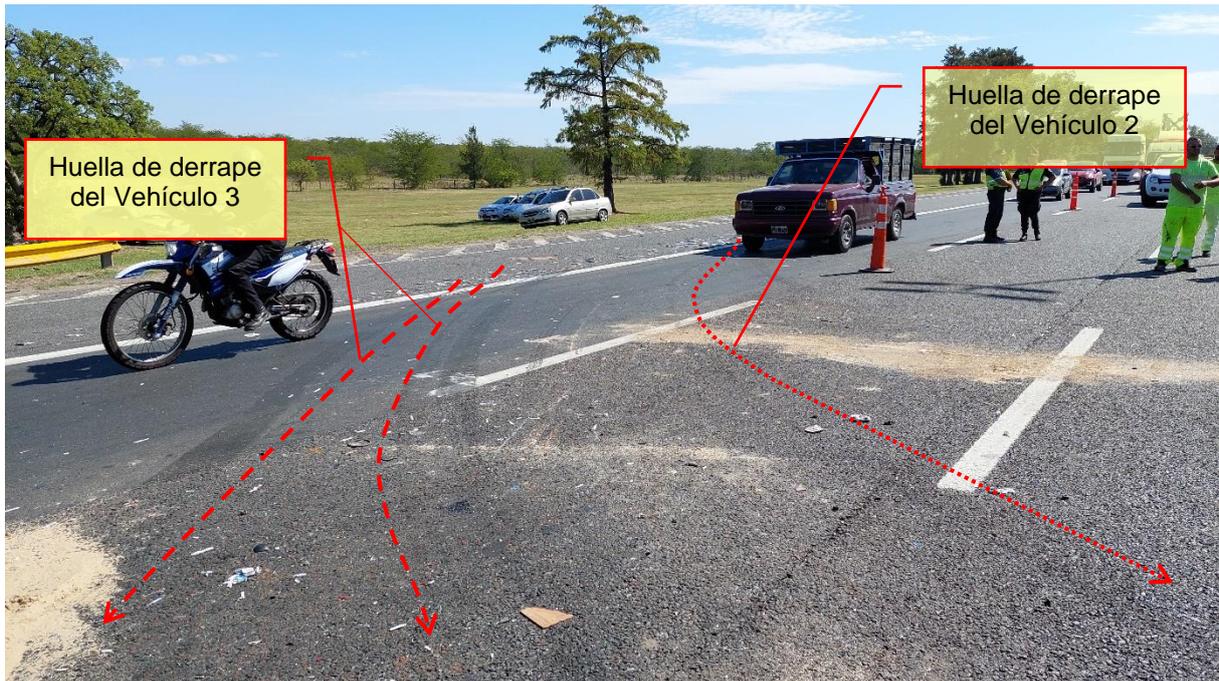


Figura 18. Fotografía de las huellas de derrape tomadas en sentido hacia CABA. Fuente: JST, 2023

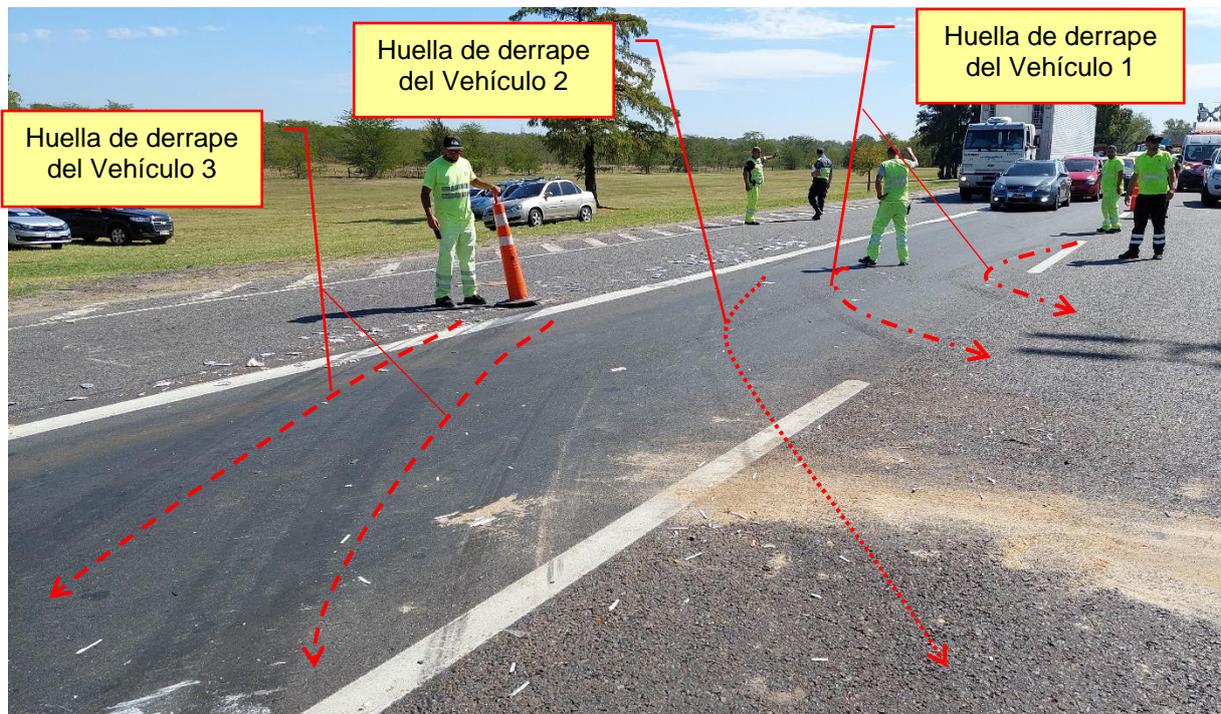


Figura 19. Fotografía de las huellas de derrape de los vehículos participantes, tomadas en sentido hacia CABA. Fuente: JST, 2023



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

- Luego de la rotura de un neumático, se produjo la pérdida de control del Vehículo 1
- El conductor del Vehículo 3 realizó una maniobra con el fin de evitar la colisión con el Vehículo 2
- La calzada en la zona del suceso se encontraba en buenas condiciones de conservación
- La calzada se encontraba seca y la visibilidad era buena

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:

- Comisaría Barrio Uno, Ezeiza
- Destacamento de policía vial Ezeiza
- Gabinete Científico
- SAME Ezeiza
- Corredores Viales 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:

- Características de las barreras de contención central
- Incorporación de Sistemas de Asistencia a la Conducción (ADAS) en vehículos pesados, acoplados y semirremolques



4. LIMITACIONES

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

- No se pudo entrevistar u obtener la declaración del conductor del Vehículo 1
- En base a la información recolectada hasta el momento, no se detectaron elementos de interés para una investigación en cuanto a los transportes de carga involucrados
- Se requieren actividades adicionales para complementar los registros de datos y análisis