

# Informe preliminar

Expediente: EX-2023-153235733- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 202. IP. Cargas. Colisión y vuelco. Cantilo. CABA

Resultados: una persona lesionada

Fecha y hora: 26 de diciembre de 2023 13:30 (UTC-3)

Vehículos: un camión y un automóvil particular

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 15 de febrero de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 26/12/2023, 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 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: 202. IP. Cargas. Colisión y vuelco.

Cantilo. CABA. 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>4</b>  |
| <b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>                                    | <b>6</b>  |
| <b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>                        | <b>7</b>  |
| <b>2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>2.2. FACTORES FÍSICOS .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....</b>                                      | <b>13</b> |
| <b>2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....</b> | <b>18</b> |
| <b>2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....</b>                              | <b>18</b> |
| <b>2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....</b>  | <b>19</b> |
| <b>2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....</b>  | <b>19</b> |
| <b>2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....</b>   | <b>23</b> |
| <b>3. OBSERVACIONES .....</b>   | <b>23</b> |
| <b>4. LIMITACIONES.....</b>   | <b>23</b> |

## INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que fue creado en el año 2019 en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación 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; 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, 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

AUBASA: Autopistas de Buenos Aires S.A

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 realizó el Informe Básico, [COLOCAR IFGRA], 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.

## 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 26 de diciembre de 2023, en la avenida Intendente Cantilo, en el barrio de Núñez de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se produjo una colisión entre un camión rígido (Vehículo 1) y un automóvil particular (Vehículo 2). El Vehículo 1 derrapó, volcó y durante el vuelco impactó al Vehículo 2. Como posición final, el camión culminó ubicado de forma transversal a la calzada, obstruyendo dos de los cinco carriles de la vía. Como consecuencia del accidente, se registró un persona lesionada y daños en los vehículos.





Figura 1. Vista aérea del Vehículo 1 obstruyendo parte de la calzada. [Infobae](#), 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.

El suceso tuvo lugar en la avenida Intendente Cantilo, en dirección hacia la avenida Gral. Paz, barrio de Núñez, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas -34.5358833, -58.4604206. Como referencia adicional, el accidente ocurrió en sentido hacia al norte, a 95 metros del mojón kilométrico 10.

### 2.2.1. Vía y entorno

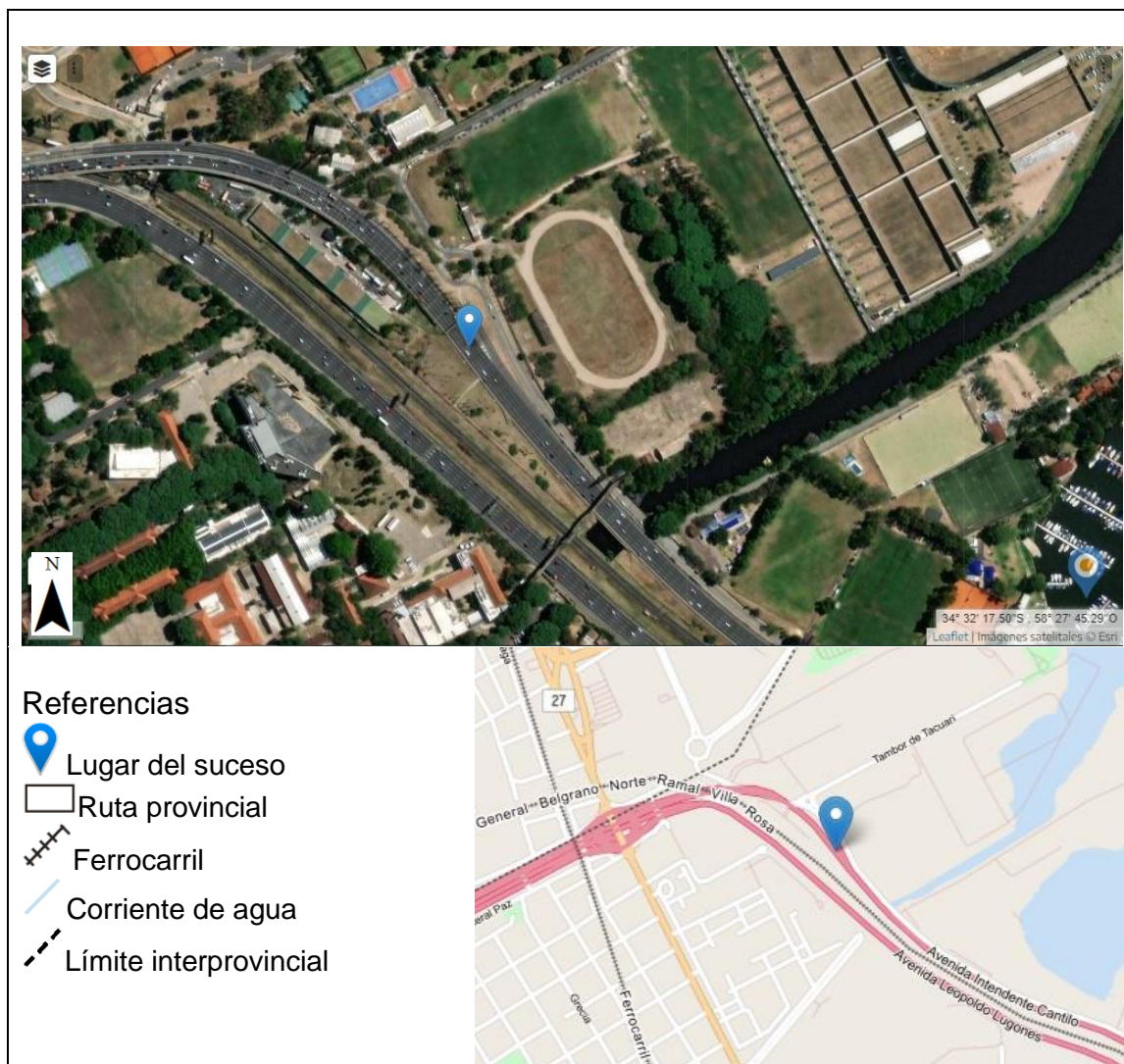


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente JST, [localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

| Medio                     |   |
|---------------------------|---|
| Tipo                      | Autopista                                     |
| Configuración             | Calzada única con 5 carriles en igual sentido |
| Geometría del tramo       | Curva horizontal                              |
| Material superficie       | Pavimento asfáltico                           |
| División física           | Barrera                                       |
| Material división física  | Hormigón                                      |
| Condiciones de la calzada | Seca y limpia                                 |
| Luminosidad               | Diurna  |
| Iluminación artificial    | No aplica                                     |

| Medio                   |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| Visibilidad reducida    | No                    |
| 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*

En el tramo relevado, la avenida Intendente Cantilo presenta una geometría curva y configuración de calzada única con cinco carriles, con un único sentido de circulación desde la avenida 9 de Julio hacia la avenida Gral. Paz. Junto al borde izquierdo de la calzada se observó una barrera de contención metálica seguida de una barrera de contención de hormigón y luego un cantero central, mientras que junto al borde derecho se relevó una banquina asfaltada, una barrera de contención metálica y luego una barrera de contención rígida de hormigón. Previo a la zona del suceso, se encuentra una rampa de salida en dirección al Parque de los niños. La calzada estaba delimitada a ambos lados por una línea blanca continua, línea blanca discontinua de separación de carriles y alertadores transversales a la calzada.

Como señalización vertical, se observaron señales laterales: mojón progresivo kilómetro 10, curva hacia la izquierda y la señal prohibitiva de máxima 60 (ver figuras 3 y 4). Como señalización vertical aérea, se observaron las siguiente señales: informativas de tránsito liviano, acceso norte, rutas 8 y 9, Buenos Aires por avenida Libertador, Olivos y Tigre por ruta 195, y señales preventivas que rezan “Obligatorio pesados. Evite multas” para el acceso norte y “Atención calzada dividida”.



Figura. 3. Mojón kilométrico 10. Fuente JST, 2023



Figura 4. Señalización vertical presente en la zona previa al impacto. Fuente JST, 2023



Figura 5. Vista de la calzada en sentido norte en la zona previa al suceso y rampa de salida en dirección al Parque de los niños. Fuente JST, 2023



Figura 6. Vista de la calzada en sentido norte en la zona del suceso. Fuente JST, 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 (cargas)                 |   | Dominio: UHY954            | Tipo: Camión rígido |
|-------------------------------------|---|----------------------------|---------------------|
| 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                              | L608 D  |                            |                     |
| Año                                 | 1979  |                            |                     |
| Tipo de caja                        | TCCE (caja cerrada)   |                            |                     |
| Configuración de ejes               | 1S-1D   |                            |                     |
| Revisión Técnica Obligatoria (CENT) | Tipo  | Cargas interjurisdiccional |                     |
|                                     | Emisor  | 130-090 Marmaq SA          |                     |
|                                     | Resultado   | Apto                       |                     |
|                                     | Realizada   | 1/9/2023                   |                     |
|                                     | Vencimiento   | 1/3/2024                   |                     |
| RUTA                                | Estado  | Vigente                    |                     |
|                                     | Validación  | A-978026                   |                     |
|                                     | Clase de carga habilitada   | Carga general              |                     |
| Ubicación de daños                  | Anterior y lateral derecho  |                            |                     |
| Servicio                            | Ocasión de servicio   | No                         |                     |
|                                     | Carga transportada  | Sin carga                  |                     |
|                                     | Origen  | Avellaneda                 |                     |
|                                     | Destino   | Ituzaingó                  |                     |
| Sentido de circulación              | Vía   | Avenida Intendente Cantilo |                     |
|                                     | Desde   | Avenida 9 de julio         |                     |
|                                     | Hacia   | Avenida General Paz        |                     |

Resultado: Apto  
 Vencimiento: 01/03/2024  
 Observaciones: FICHA RCM AITA N°: 2635031  
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 80.0  
 ICM 240369

▶ Certificado

(Mercosur) T - 850339

▶ Fotovalidación



Figura 7. Fotovalidación Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2024

### *Daños en el Vehículo 1*

El camión presentó daños directos en el sector anterior y lateral derecho, producto del arrastre contra la calzada y el impacto con el Vehículo 2, que afectaron el alma del paragolpes, paragolpes y tapa de inspección mecánica. Sobre el lateral derecho, se observaron daños en llanta y rueda delantera derecha. La caja presentó daños en la lona que recubre sus laterales y una deformación en la estructura que la muestra inclinada hacia el lado izquierdo.



Figura 8. Daños en el sector frontal del Vehículo 1. Fuente JST, 2023



Figura 9. Daños en el lateral derecho del Vehículo 1. Fuente JST, 2023





Figura 10. Daños en la estructura de la caja. Fuente JST, 2023



Figura 11. Daños en el lateral derecho del Vehículo 1. Fuente JST, 2023



Figura 12. Vista sector posterior del Vehículo 1. Fuente JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

|                                |  |                            |
|--------------------------------|--|----------------------------|
| <b>Vehículo 2 (particular)</b> | <b>Tipo: Sedán</b>   |                            |
| <b>Categoría</b>               | 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 |                            |
| <b>Marca</b>                   | Toyota   |                            |
| <b>Modelo</b>                  | Yaris  |                            |
| <b>Uso</b>                     | Particular   |                            |
| <b>Sentido de circulación</b>  | <b>Vía</b>   | Avenida Intendente Cantilo |
|                                | <b>Desde</b>   | Avenida 9 de julio         |
|                                | <b>Hacia</b>   | Avenida General Paz        |
| <b>Ubicación de daños</b>      | Posterior  |                            |

### Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó hundimiento en el portón trasero, techo, puerta lateral izquierda delantera y rotura de luneta.



Figura 13. Daños en el Vehículo 2. Fuente: [Infobae](#), 2023

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

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Certificado RUTA            | A978026   |
| Fecha de inscripción        | 7/9/2023  |
| Tipo de transportista       | Fletero   |
| Categoría del transportista | Transporte de Carga Fraccionada, Transporte de Traficos Especiales, Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel |

### 2.3.2. 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 | A determinar | Lesionado |

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

| Tipo de Licencia | Conductor 1   |              |
|------------------|---------------|--------------|
| Porte            | Centro emisor | A determinar |
|                  | Sistema       | A determinar |
|                  | Clase         | A determinar |
|                  | Vencimiento   | A determinar |
| LiNTI            | Categoría     | A determinar |
|                  | Vencimiento   | 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.

Momentos previos al suceso, el camión rígido (Vehículo 1) circulaba por el carril del extremo derecho de la avenida Intendente Cantilo. Por la misma vía de circulación y a su izquierda lo hacía el automóvil Toyota Yaris (Vehículo 2).

Por motivos que se investigan, el Vehículo 1 frenó, derrapó y volcó (ver figuras 14 y 15). A su vez, durante el vuelco, ingresó al carril contiguo e impactó con su caja al Vehículo 2 en el sector superior y trasero.

---

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



Figura 14. Huellas de derrape que invaden el carril contiguo al de circulación del Vehículo 1. Fuente JST, 2023



Figura 15. Huellas de frenado y derrape sobre la calzada. Fuente JST, 2023

Por último, el Vehículo 1, al impactar la calzada, produjo sobre esta un arrastre metálico que produjo daños a la cinta asfáltica (ver Figura 16).



Figura 16. Arrastre metálico presente en la calzada. Fuente [La Nación](#), 2023

Luego del vuelco e impacto con el Vehículo 2, el camión obtuvo su posición final apoyado sobre su lateral derecho y con su frente de forma transversal a la vía (ver Figura 17).



Figura 17. Posición final del Vehículo 1. Fuente [Infobae](#), 2023



### *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:

- El Vehículo 1 realizó una maniobra por la cual invadió el carril contiguo al de su circulación. Esto quedó reflejado en las huellas de frenado y derrape relevadas.
- El Vehículo 1 durante su vuelco, impactó al Vehículo 2
- La posición final del Vehículo 1 fue apoyado sobre su lateral derecho, impidiendo la circulación de los carriles centrales.

## **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:

- Policía de la Ciudad
- AUBASA
- SAME

## **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:

- Formación de conductores de transporte automotor [AC122]

## **4. LIMITACIONES**

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

- Al arribo de la JST, se había habilitado el tránsito y los conductores habían sido trasladados al hospital.



**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE