

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-00252353- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 203. IP. Cargas. Colisión. Melchor Romero. Buenos Aires

Resultados: 1 persona lesionada

Fecha y hora: 28 de diciembre de 2023 12:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión rígido y 1 motocicleta

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 6/3/2024

En relación con el suceso ocurrido el 28/12/2024, 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

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: 203. IP. Cargas. Colisión. Melchor Romero. Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

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	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	15
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	15
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	15
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	16
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	17
3. OBSERVACIONES	17
4. LIMITACIONES.....	17



INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que fue 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, 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 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

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-2024-23745017-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 las licencias en la base de datos de LiNTI

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 28 de diciembre de 2023, en la avenida 44 entre calle 156 y calle 158, en la localidad de Melchor Romero, partido de La Plata, se produjo una colisión por alcance entre un camión rígido (Vehículo 1) que se encontraba en el semáforo, a 75 metros de calle 158, y una motocicleta (Vehículo 2). Como resultado del accidente, se registró una persona lesionada.



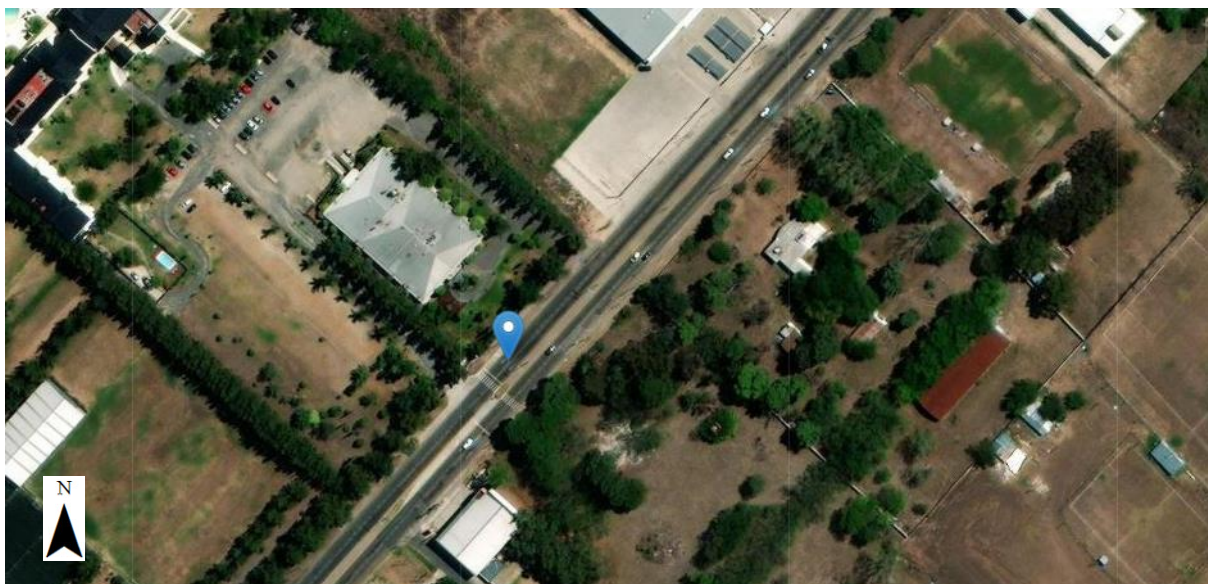
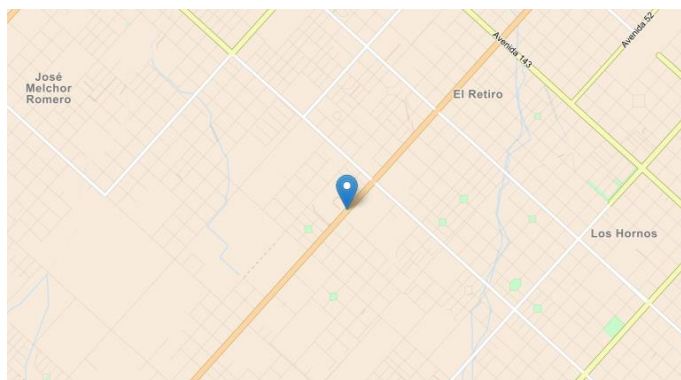
Figura 1. Posiciones finales de los vehículos. Fuente: 0221.com.ar, 2023

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 avenida 44 entre calle 156 y calle 158, en la localidad de Melchor Romero, partido de La Plata, provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.958399, -58.007695.



Referencia

Lugar del suceso

Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización ING](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Doble sentido de circulación, dos carriles por sentido y dársenas
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Hormigón o concreto
División física	Cantero central
Material división física	Pasto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Ingreso vehicular a zona comercial

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza presenta una geometría recta y configuración de doble calzada, con un sentido hacia la calle 156 que presenta dos carriles y una dársena de giro a la izquierda, y otro, hacia la calle 158 que posee ingreso a zona comercial, dársena de desaceleración y aceleración en el sentido sobre el que ocurrió el suceso y al que se referirán las siguientes descripciones.

La calzada del sentido hacia calle 158 presenta un ancho aproximado de 7,3 m. Junto al borde izquierdo de la calzada se observó un cantero central de pasto con poste de iluminación, mientras que, contigua al carril derecho, se observó una vereda de pasto

y material que limita con el predio de zona comercial. El acceso a la zona comercial presenta semáforización. De forma anterior y posterior a dicho acceso, se observa a la derecha de la calzada una dársena para quienes se incorporan hacia o desde la mencionada zona.

Respecto de la señalización horizontal, los dos carriles están separados por línea blanca discontinua que se convierte en continua, flechas blancas, línea transversal de detención, senda peatonal y línea blanca discontinua entre el carril derecho y ambas rampas.



Figura 3. Vista de la avenida 44 previo al ingreso a la zona comercial. 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: JCT962	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Volkswagen		
Modelo	13.180		
Año	2010		
Tipo de caja	Caja abierta		
Configuración de ejes	1S-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	070-112 Timec SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	14/4/2023	
	Vencimiento	14/4/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	18/4/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	Posterior		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Madera	
	Origen	A determinar	
	Destino	A determinar	
Sentido de circulación	Vía	Avenida 44	
	Desde	Calle 156	
	Hacia	Calle 158	



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2286392
 NRO. DE ICM: 8481
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 250.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
010303	L	Sistema de Dirección > Caja de Dirección > Pérdidas de aceite	
020501	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Amortiguadores y Soportes > Fijación defectuosa (al chasis y suspensión)	
020603	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Barras de Torsión, Estabilizadoras y Tensoras > Mal	
070701	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y Señalización exterior - Luces de Posición) > Color de las luces no permitido	
10010202	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Círculo de Velocidad Máxima > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada del círculo de velocidad máxima	
10010302	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Placas o Bandas Retrorreflectivas > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada	

Figura 4. Fotovalidación y anomalías del camión rígido dominio JCT962 al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

En la fotografía obtenida de medio digital no es posible identificar si los daños en el sector posterior se produjeron a causa del impacto del Vehículo 2.



Figura 5. Vista del sector posterior del Vehículo 1. Fuente: [Noticias Platenses](#), 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Motocicleta	
Categoría	L3: vehículos automotores con dos ruedas, cilindrada superior a 50 cc, potencia superior a 4 kW y que alcance una velocidad superior a 50 km/h	
Marca	Gilera	
Modelo	Smash 110 cc	
Caja	No	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Avenida 44
	Desde	Calle 156
	Hacia	Calle 158
Ubicación de daños	Anterior	

Daños en el Vehículo 2

No se pudieron constatar los daños del Vehículo 2.

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 de los vehículos involucrados 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	38850
Fecha de inscripción	Anterior al 9/2012
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

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/D	Ileso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	
	Centro emisor	A determinar
Porte	Sistema	A/D
	Clase	A/D
	Vencimiento	A/D
LiNTI	Categoría	A/D
	Vencimiento	A/D

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

2.4. Secuencia fáctica

Sobre la avenida 44, y en sentido hacia la calle 158, a la altura del ingreso a zona comercial, el Vehículo 1 se encontraba detenido o circulando a baja velocidad, y por detrás circulaba el Vehículo 2.

El Vehículo 2 impactó con su sector anterior al sector posterior del Vehículo 1, 13,6 m antes de la senda peatonal. Ambos vehículos obtuvieron su posición final en la zona de colisión. Lo expresado quedó determinado por las manchas estáticas de fluidos biológicos del conductor del Vehículo 2, manchas estáticas de fluidos mecánicos del Vehículo 2, de los materiales transportados y la fotografía tomada luego de ocurrido el suceso. No se observó huella de frenado precolisión por parte del conductor del Vehículo 2.

Al momento del suceso la calzada se encontraba seca y la visibilidad no se encontraba limitada.



Figura 5. Zona de colisión y posiciones finales de los vehículos. Fuente: [Noticias Platenses](#), 2023

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 se encontraba detenido o circulando a baja velocidad al momento del suceso
- No se observó huella de frenado preimpacto del Vehículo 2
- El hecho ocurrió en horario diurno y con calzada seca

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:

- Unidad fiscal 14
- Comisaría 14 de Melchor Romero
- 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:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Elementos asociados a la distracción en la conducción [AC112]

4. LIMITACIONES

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

- No se pudo inspeccionar los vehículos intervinientes
- Se aguarda respuesta a la solicitud de informe judicial

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE