

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-27012693- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 216. IP. Cargas. Choque. Costanera. Córdoba

Resultados: Sin lesionados

Fecha y hora: 13 de marzo de 2024 11:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión de cargas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 25/4/2024

En relación con el suceso ocurrido el 13/3/2024, 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](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: 216. IP. Cargas. Choque. Costanera.

Córdoba. 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>
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 .....	14
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	14
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	14
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	15
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	17
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>18</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>18</b>

## INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, 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; 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 SIGLAS<sup>1</sup>

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

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, IF-2024-29348964-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 solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción

## 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 ocurrió el 13 de marzo de 2024 a las 11 horas aproximadamente, sobre la avenida Intendente Ramón Bautista Mestre de la Ciudad de Córdoba, a la altura del barrio Centro. Por razones que se encuentran bajo investigación, un camión rígido chocó con un puente ferroviario que atravesaba la avenida. Como resultado del accidente, el conductor del camión resultó ileso y se produjeron daños materiales sobre la unidad y la infraestructura vial.



Figura 1. Posición final del camión. Fuente: [MasRadioCordoba](#), 2024

## 2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y el vehículo involucrado, 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 sobre la avenida Intendente Ramón Bautista Mestre, en el barrio Centro de la Ciudad de Córdoba, provincia de Córdoba, en las coordenadas geográficas -31.414723138430222, -64.1748021810002.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Curva horizontal
Material superficie	Pavimento de hormigón o concreto
División física	Otra
Material división física	Veredas, bисendas, parqueizado y río Suquía
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No

Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Vertical
Semáforo	No aplica
Observaciones	Cruce con puente ferroviario en altura

*Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial*

En la zona del suceso, la avenida Intendente Ramón Bautista Mestre presenta una geometría de curva horizontal y configuración de dos calzadas de doble carril con veredas contiguas. Ambos sentidos están físicamente divididos por la presencia del río Suquía en una zona parquizada con bicisendas. Las siguientes descripciones harán referencia al sentido de circulación sur-norte hacia el centro de la ciudad, donde ocurrió el suceso investigado.

La calzada tiene superficie es de pavimento de hormigón de 6,7 metros y se encuentra entre veredas de 2,8 metros, arboladas y con columnas de iluminación pública. En el lugar del suceso existe un puente ferroviario en altura de 3,40 metros con vestigios de anclajes de señalización removida por impactos previos al hecho investigado.

De acuerdo al sentido de circulación hacia el centro de la ciudad, como transitaba el camión, se relevó señalización previa al lugar del suceso:

- Señal duplicada de límite máximo de altura 3 metros, a 343 metros del lugar del suceso
- Señal de límite máximo de altura 3 metros con la leyenda “VEHÍCULOS EXCEDIDOS SALIR” y una flecha hacia la izquierda, a 316 metros
- Señal de direcciones permitidas, junto a la vía de salida, a 236 metros
- Señal de límite máximo de altura 3 metros, a 50 metros



Figura 3. Medidas y características del tramo donde ocurrió el suceso. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Altura del puente ferroviario. Fuente: JST, 2024

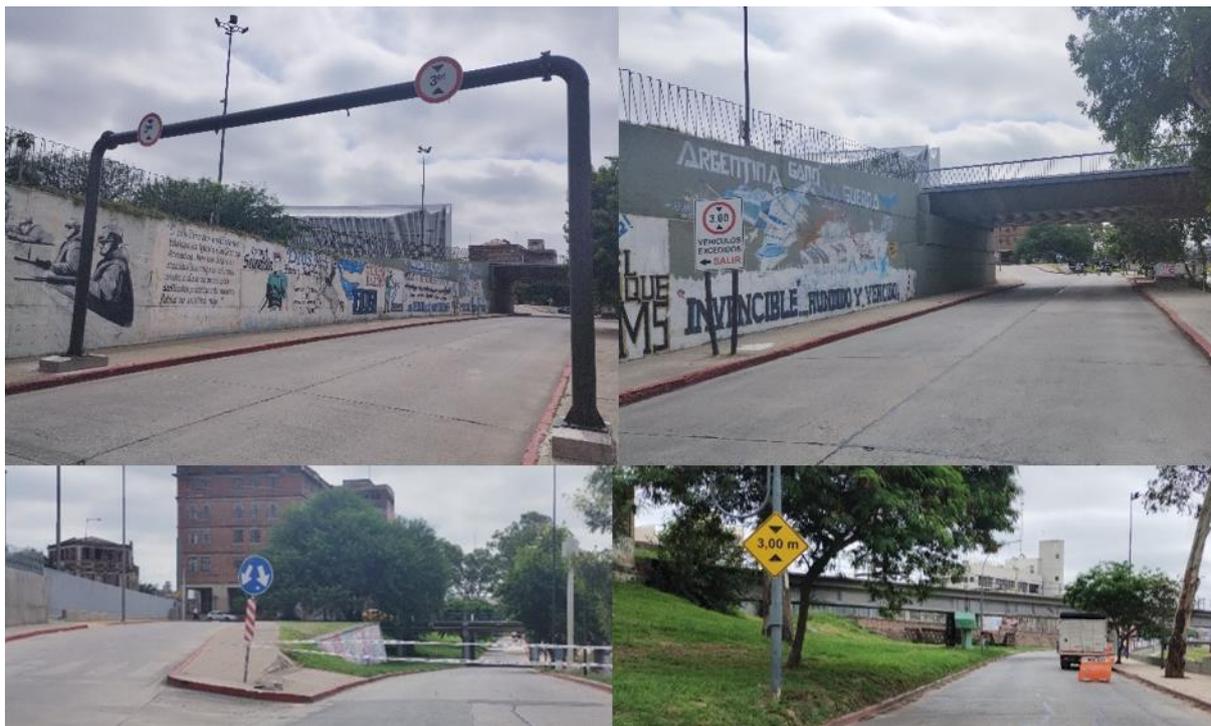


Figura 5. Señalización previa al lugar del suceso. Fuente: JST, 2024

### 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

<b>Vehículo 1 (cargas)</b>	<b>Dominio: LDV526</b>	<b>Tipo: Camión rígido</b>
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Iveco	
Modelo	170 E22	
Año	2012	
Tipo de caja	TCCE (Caja cerrada)	
Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	050-117 Inspección Técnica Villa María SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	6/10/2023
	Vencimiento	6/10/2024

	Estado	Vigente
RUTA	Validación	504404758217
	Clase de carga habilitada	CMG
Ubicación de daños	Anterior y lateral derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Galletas
	Origen	Av. Vélez Sarsfield
	Destino	Calle Rivadavia
Sentido de circulación	Vía	Av. Intendente Ramón Bautista Mestre
	Desde	San Vicente
	Hacia	Centro



Figura 3. Foto validación del vehículo al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2024

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

Figura 4. Anomalías del camión rígido al momento de la última revisión. Fuente: RTO, 2024

### Daños en el Vehículo 1

Sobre el camión se observaron daños directos de deformación del panel delantero de la caja, con fuerzas actuantes de adelante hacia atrás y de izquierda a derecha. Además, se relevó rotura y desplazamiento de la totalidad del cuerpo de caja de carga, con principal afectación de los paneles laterales y de ambas hojas de la puerta de la caja.



Figura 5. Daños sobre el camión poschoque. Fuente: JST, 2024

### 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 3. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo X1

Certificado RUTA	A742452
Fecha de inscripción	20/9/2018
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de carga fraccionada, transporte de carga propia y transporte de carga masiva o granel

#### 2.3.2. Personal involucrado

Tabla 4. 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 5. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

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

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Río Segundo
	Sistema	Provincial
	Clase	E
	Vencimiento	28/2/2022
LiNTI	Categoría	No se encontraron registros
	Vencimiento	1/9/2022

#### 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 circulaba por la Avenida Ramón Bautista Mestre con sentido hacia el barrio Centro de la provincia de Córdoba, por el carril derecho (ascendente).

A 700 metros de la salida que desemboca en Bv. Perón, el camión chocó con su parte superior contra un puente ferroviario sobre nivel, volcó en tonel y quedó alojado sobre su lateral derecho, sobre la vereda y parcialmente debajo del puente. Esto queda evidenciado por marcas de fricción, correspondencia de daños directos entre la unidad y el puente, y la posición final del vehículo.

*Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta*



Figura 6. Posición final del camión e indicación sobre la fotografía de la trayectoria del vehículo momentos previos al choque. Fuente: JST, 2024



Figura 7. Puente ferroviario sin señalización reflectiva y posición final del camión. Fuente: JST, 2024

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

- No se registró la participación de otro vehículo en el suceso
- No se relevaron huellas previas al choque que puedan asociarse con el suceso
- Existía señalización previa que advertía sobre el límite máximo de altura
- Se observaron signos de múltiples choques previos en el puente ferroviario

## 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:

- Fiscalía General
- Policía de Córdoba
- Municipalidad de Córdoba

- Servicio de Grúa Match

### **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)
- Factores organizacionales de las empresas (AC2)
- Planificación de las operaciones (AC21)

### **4. LIMITACIONES**

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

- Se requieren actividades adicionales para completar tareas de registro y análisis

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE