

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-35693067- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 219. IP. Colisión múltiple. Paseo del bajo III. CABA

Resultados: sin personas lesionada reportadas.

Lugar: Autopista Paseo del Bajo, kilómetro 4,5

Fecha y hora: 8 de abril de 2024 10:15 (UTC-3)

Vehículos: 3 vehículos de cargas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 23/5/2024

En relación con el suceso ocurrido el 8/4/2024, 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: 219. IP. Colisión múltiple. Paseo del Bajo III. 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>5</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>8</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>8</b>
2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....	8
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....	17
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	17
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	21
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>21</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>21</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>

ADAS: Sistemas avanzados de ayuda a la conducción (por sus siglas en inglés)

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

AUSA: Autopistas Urbanas Sociedad Anónima

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

---

<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-2024-38059678-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 8 de abril de 2024, a las 10:15, en el kilómetro 4,5 de la Autopista Paseo del Bajo, por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión múltiple por alcance entre tres vehículos de cargas que circulaban desde Autopista Buenos Aires-La Plata hacia Autopista Pres. Arturo Umberto Illia. Como resultado del accidente, se registraron daños en la vía y en al menos uno de los vehículos involucrados.





Figura 1. Daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

## 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 mano hacia Autopista Pres. Arturo Umberto Illia de la Autopista Paseo del Bajo, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas -34.5838175,-58.3731071.



Referencia

-  Lugar del suceso
-  Estación de ferrocarril
- Ferrocarril
-  Red vial provincial
-  Corriente de agua

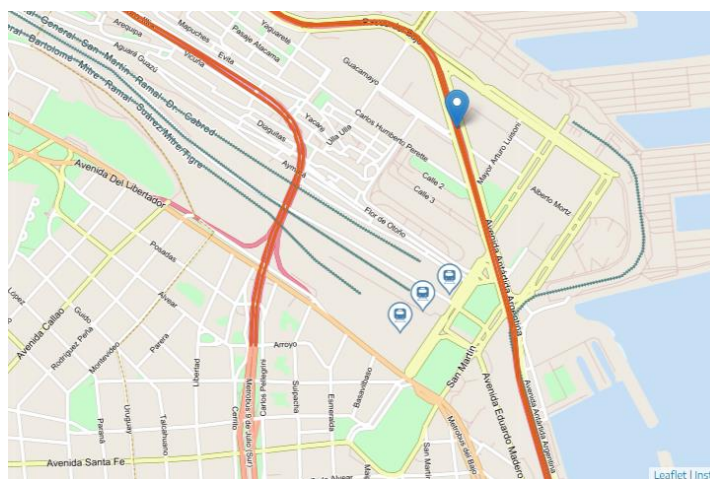


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Barrera
Material división física	Metálico y concreto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna

Medio	
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	División física con barreras semirrígidas metálicas y rígidas de hormigón

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

La traza se encuentra a bajo nivel y presenta una configuración de doble calzada y dos carriles por mano, con un sentido de circulación hacia Autopista Arturo Umberto Illia y el opuesto hacia la Autopista Buenos Aires – La Plata, divididos físicamente por barreras de contención semirrígidas metálicas y rígidas de hormigón.

En el sector donde ocurrió el suceso, las calzadas presentan un ancho aproximado de 7,8 m. Junto al borde izquierdo, en sentido hacia Autopista Arturo Umberto Illia, se observó una barrera de contención rígida de hormigón y, a continuación, una barrera semirrígida metálica y luego otra barrera de rígida de hormigón. Junto al carril derecho se observó una banquina asfaltada de 3,5 m y, luego de esta, una pequeña vereda que limita con pared estructural.

Se relevó señalización horizontal de línea blanca continua en los bordes de la calzada y línea blanca discontinua de división de carriles de circulación. Se observó mojón del kilómetro 4,5 como señalización vertical.



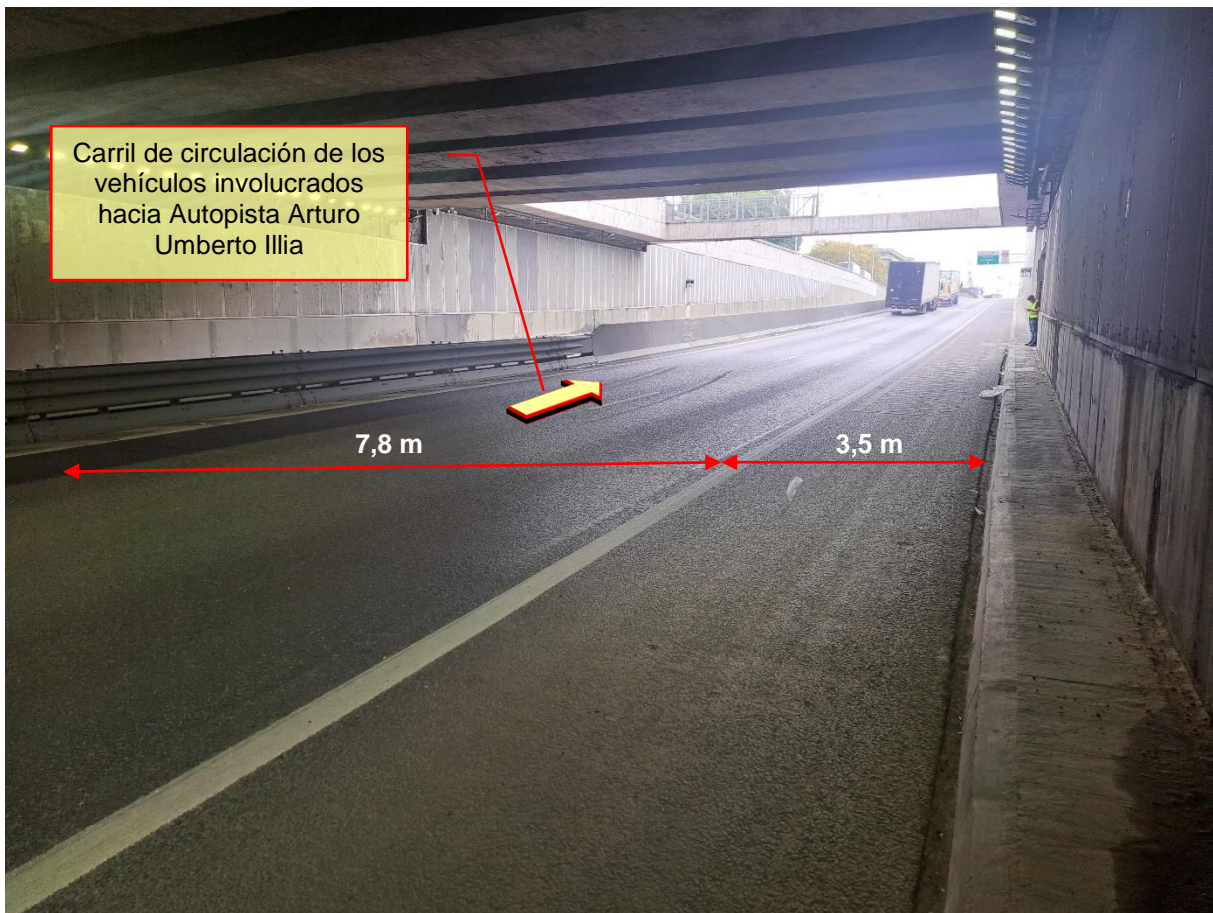


Figura 3. Características de la vía en el sentido hacia Autopista Arturo Umberto Illia. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Mojón del kilómetro 4,5. 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: A determinar</b>	<b>Tipo: A determinar</b>
<b>Dominio: A determinar</b>		<b>Tipo: A determinar</b>
	Vía	Paseo del Bajo
Sentido de circulación	Desde	Autopista Buenos Aires-La Plata
	Hacia	Autopista Pres. Arturo Umberto Illia

#### *Daños en el Vehículo 1*

No se pudieron verificar los daños del Vehículo 1, ya que no detuvo su marcha luego de la colisión.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2 (cargas)</b>	<b>Dominio: CZJ181</b>	<b>Tipo: Camión tractor</b>
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	R114 GA NZ 320	
Año	1999	
Tipo de caja	A determinar	
Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-116 SIT SA
	Resultado	Apto
	Realizada	16/12/2023
	Vencimiento	16/12/2024
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	1/4/2022
	Clase de carga habilitada	Carga general
<b>Dominio: FBK535</b>		<b>Tipo: Cisterna</b>
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	

Marca	Móvil tanques	
Modelo	MTFCH 2 ES	
Año	2005	
Tipo de caja	TTC (tanque cisterna)	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-116 SIT SA
	Resultado	Apto
	Realizada	7/3/2024
	Vencimiento	7/3/2025
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	27/1/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Sebo líquido
	Origen	Quilmes, Buenos Aires
	Destino	Puerto de Buenos Aires, CABA
	Vía	Paseo del Bajo
Sentido de circulación	Desde	Autopista Buenos Aires-La Plata
	Hacia	Autopista Pres. Arturo Umberto Illia



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2902419

CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 600.0

Figura 5. Fotovalidación del tractor dominio CZJ181. Fuente: RTO, CENT, 2024





Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 3081610

CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: -

Figura 6. Fotovalidación del semirremolque dominio FBK535. Fuente: RTO, CENT, 2024

### *Daños en el Vehículo 2*

El camión tractor presentó rotura de radiador, desplazamiento hacia el sector posterior de la cabina con deformaciones indirectas sobre partes de carrocería del lateral derecho y astillado de parabrisas. No se relevó el semirremolque, ya que no se encontraba en el lugar del suceso.



Figura 7. Daños en el sector anterior del Vehículo 2 con mayor incidencia en el tercio derecho con proyección sobre el lateral derecho. Fuente: JST, 2024

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (cargas)		Dominio: ITF788	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	L1624		
Año	2010		
Tipo de caja	TCCPC (caja cerrada con plataforma de carga)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-115 AI Control SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	26/12/2023	
	Vencimiento	26/12/2024	
RUTA	Estado	Vigente	
	Validación	7/6/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	A determinar	
	Origen	A determinar	
	Destino	A determinar	
Sentido de circulación	Vía	Paseo del Bajo	
	Desde	Autopista Buenos Aires-La Plata	
	Hacia	Autopista Pres. Arturo Umberto Illia	



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2919342

CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 275.0

Figura 8. Fotovalidación del camión dominio ITF788. Fuente: RTO, CENT, 2024



### Daños en el Vehículo 3

El Vehículo 3 no se encontraba en el lugar al momento del relevamiento. Se analizaron imágenes tomadas instantes posteriores al suceso, donde se observaron daños y desprendimiento de pintura no relacionados con el hecho investigado, ya que fueron registrados en la fotovalidación de la RTO tomada el 26 de diciembre de 2023.



Figura 9. Imagen del Vehículo 3 donde se observaron daños no ocasionados en el suceso. Fuente: Captura de video, 2024

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

Certificado RUTA	A determinar
Fecha de inscripción	A determinar
Tipo de transportista	A determinar
Categoría del transportista	A determinar

Tabla 6. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Certificado RUTA	A465282
Fecha de inscripción	17/2/2017
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg.)

Tabla 7. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 3

Certificado RUTA	A599081
Fecha de inscripción	24/11/2017
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transporte de Carga Fraccionada, Transporte de Carga Peligrosa, Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel

### 2.3.2. Personal involucrado

Tabla 8. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	A determinar	A/D	A determinar
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A/D	Ileso
Conductor 3	Vehículo 3	Conducción efectiva	Varón	A/D	Ileso

Tabla 9. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2	Conductor 3
Porte	Centro emisor	A determinar	Quilmes
	Sistema	A determinar	Nacional
	Clase	A determinar	B, C, E
	Vencimiento	A determinar	21/7/2024
LiNTI	Categoría	A determinar	No cuenta con la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional
	Vencimiento	A determinar	A determinar

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

## 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.

Los vehículos presentes en el suceso circulaban por Paseo del Bajo en dirección hacia la Autopista Pres. Arturo Umberto Illia en el siguiente orden de marcha: el Vehículo 1, el Vehículo 2 y por último el Vehículo 3.

A la altura del kilómetro 4,5, el Vehículo 2 alcanzó e impactó con el sector anterior tercio derecho de la unidad tractora, al sector posterior del Vehículo 1. Esta primera colisión generó que el Vehículo 3 alcanzara e impactara al Vehículo 2.

Previo a la colisión con el Vehículo 1, el Vehículo 2 realizó una maniobra de frenado y esquive hacia su izquierda.

El Vehículo 2 obtuvo su posición final sobre el carril izquierdo. Al momento del relevamiento se observó al Vehículo 3 detenido sobre el carril izquierdo por delante del Vehículo 2, por lo que se estima que se desplazó hasta dicha posición con posterioridad al hecho.

Ante la falta de evidencia física al momento del relevamiento y debido a que el Vehículo 1 no detuvo su marcha luego de los impactos, no fue posible determinar fehacientemente los movimientos poscolisión y posiciones de reposo.



Figura 10. Huellas de frenado relevadas en la zona del suceso. Fuente: JST, 2024



Figura 11. Posición final del Vehículo 2. Fuente: Captura de video, 2024

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

- Al momento del accidente, existía iluminación natural diurna, con iluminación artificial en funcionamiento
- No se registraron fenómenos meteorológicos adversos para la conducción
- No se observaron daños atribuibles al suceso en la cisterna del Vehículo 1 ni en el Vehículo 2

## 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. División autopistas
- AUSA

## 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]
- Tecnología ADAS [VH13]

## 4. LIMITACIONES

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

- Ausencia de evidencia física que permita determinar los movimientos poscolisión y la posición final de los vehículos involucrados.
- Imposibilidad de relevar el Vehículo 1 (que no detuvo la marcha luego del accidente), el semirremolque del Vehículo 2 y el Vehículo 3, los cuales no se encontraban presentes en el lugar del suceso al momento del arribo de personal de la JST.



**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE