

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-40285516- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 223. IP. Cargas. Colisión múltiple. La Plata. Buenos Aires

Resultados: 1 persona fallecida y 1 persona lesionada

Fecha y hora: 18 de abril de 2024 15:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión rígido y 4 automóviles particulares

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 31/5/2024

En relación con el suceso ocurrido el 18/4/2024, 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

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: 223. IP. Cargas. Colisión múltiple. La Plata. Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	22
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO.....	22
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	23
2.4. SECUENCIA FÁCTICA	23
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	33
3. OBSERVACIONES	33
4. LIMITACIONES	33

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; 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 perspectiva, 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

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

AUBASA: Autopistas Urbanas de Buenos Aires Sociedad Anónima

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-2024-42541605-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 tuvo lugar a la altura del kilómetro 42,2 de la Ruta Provincial 2 cuando, por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión entre un automóvil sedán (Vehículo 1) que circulaba en sentido hacia El Pato y un camión rígido (Vehículo 2) que circulaba en sentido opuesto, hacia el barrio El Peligro. Luego de la colisión, el Vehículo 2 chocó 3 vehículos particulares (Vehículos 3, 4 y 5) que se encontraban estacionados en un comercio gastronómico. Como resultado del accidente, se registró una persona fallecida, una persona lesionada, daños en los vehículos y daños en la estructura de un local comercial.



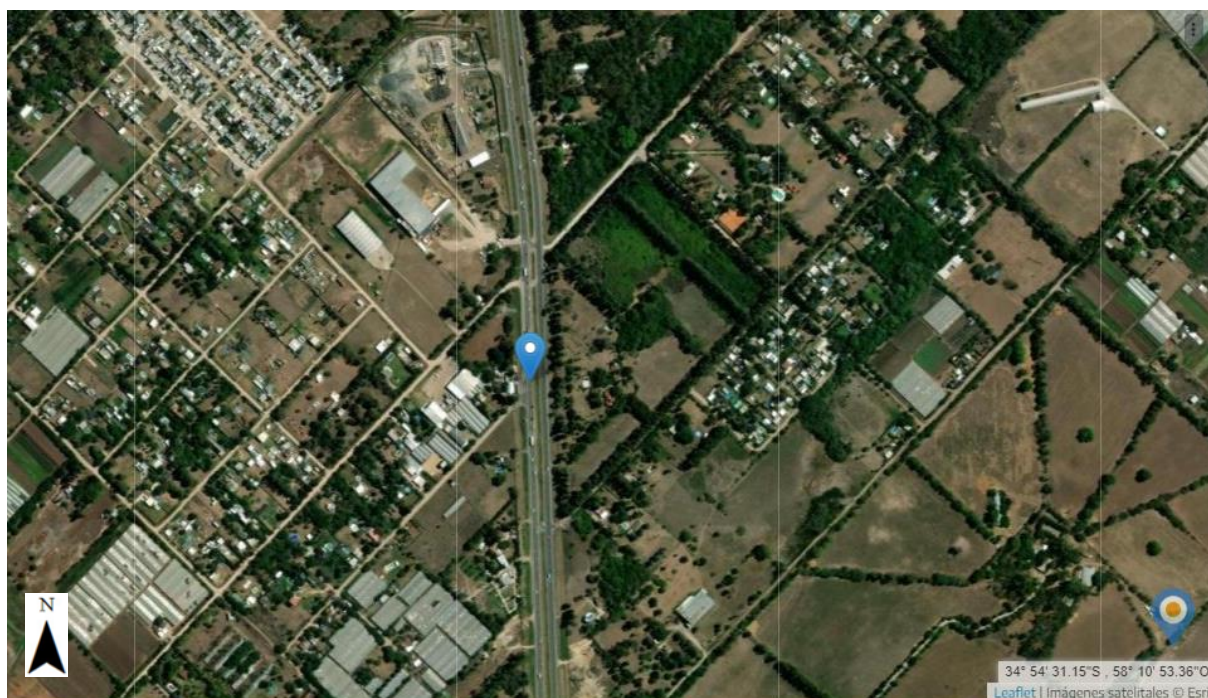
Figura 1. Posición final del Vehículo 2 y Vehículo 3. Fuente: [0221](#), 2024

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 autovía RP 2 en las proximidades del kilómetro 42, en el partido de La Plata de la provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.9115556, -58.1713753.



Referencia

-  Lugar del suceso
-  Red vial provincial
-  Corriente de agua perene

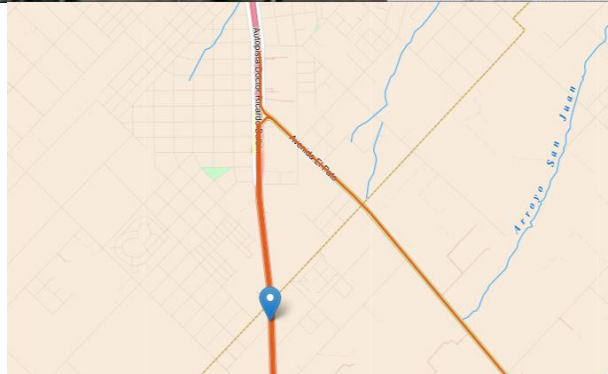


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autovía
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Cantero central
Material división física	Pasto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No

Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	Establecimiento gastronómico situado a un costado de la ruta, en sentido de circulación hacia El Peligro.

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza presenta una configuración de doble calzada y dos carriles por mano, con un sentido de circulación hacia El Pato y el opuesto hacia El Peligro, divididos físicamente por un cantero central de pasto.

En el sector donde ocurrió el suceso, en ambas manos, la calzada presenta un ancho aproximado de 7,2 m. Junto al borde izquierdo de la calzada en sentido hacia El Pato, se observó un cantero central, mientras que junto al carril derecho se observó una banquina asfaltada de 3,2 m y, luego de esta, un sector parqueizado. En la mano con sentido hacia El Peligro, a continuación del sector parqueizado se encuentra un predio gastronómico.

Se relevó señalización vertical y horizontal presentes en la zona del suceso. Entre ellas, se observó mojón del kilómetro 42, línea continua de demarcación de borde de calzada, línea blanca discontinua de separación de carriles, todas ellas en buen estado de conservación.



Figura 3. RP 2, mano de circulación del Vehículo 1 hacia El Pato. Fuente: JST, 2024



Figura 4. RP 2, mano de circulación del Vehículo 2 hacia El Peligro. A la derecha de la imagen se observa el establecimiento gastronómico. Fuente: JST, 2024



Figura 5. Mojón del kilómetro. 42 que se encuentra en la mano con sentido hacia El Peligro, 220 m previos a la zona de colisión. 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

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	Volkswagen	
Modelo	Gol Power	
Caja	No	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RP 2
	Desde	El Peligro
	Hacia	El Pato
Ubicación de daños	En toda su estructura	

Daños en el Vehículo 1

El vehículo presentó daños directos e indirectos, mayormente en el lateral izquierdo, partes del sector anterior, posterior y techo por la colisión con el Vehículo 2. Respecto de los daños en el sector anterior, se registraron en una parte de la planta impulsora, capó, paragolpes y faros. En el lateral izquierdo resultaron con daños guardabarros y ambas puertas, y en el sector posterior en faros y portón trasero. El chasis autoportante resultó afectado también en los sectores lateral izquierdo, anterior, posterior y techo.



Figura 6. Vista de las deformaciones del sector anterior y del lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 7. Vista de las deformaciones del sector posterior y del lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)		Dominio: KQL884	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	L 1624		
Año	2011		
Tipo de caja	Caja cerrada con plataforma de carga		
Configuración de ejes	1S-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-082 Verifica SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	22/11/2023	
	Vencimiento	22/11/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	22/11/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	Anterior, lateral izquierdo y lateral derecho		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Sin carga	
	Origen	Lomas del Mirador	
	Destino	Mar del Plata	
Sentido de circulación	Vía	RP 2	
	Desde	El Pato	
	Hacia	El Peligro	



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2842308
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 285.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
010401	L	Sistema de Dirección > Barras, Brazos y Amortiguadores de Dirección > Extremos de dirección - Rótulas con juego	
070802	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y Señalización exterior - Luces de Patente) > No funciona	

Figura 8. Fotovalidación del camión dominio KQL884. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó daños en su sector anterior, lateral derecho y lateral izquierdo del sector carrozado.



Figura 9. Daños por impactos directos en los tercios izquierdo y derecho del sector anterior del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

El tercio izquierdo del sector anterior y el lateral izquierdo fueron deformados en la colisión con el Vehículo 1 y el choque con el Vehículo 4. Las partes dañadas en el sector anterior fueron faros, paragolpes, parrilla y capó, mientras que en el lateral izquierdo se registraron daños en el guardabarros, rueda delantera y su sistema de suspensión y estribo. Asimismo, se observó transferencia de pintura azul correspondiente al Vehículo 4.



Figura 10. Daños en el lateral izquierdo indicándose la transferencia de pintura azul. Fuente: JST, 2024



Figura 11. Detalle de la transferencia de pintura azul del Vehículo 4. Fuente: JST, 2024

El tercio derecho del sector anterior y el lateral derecho se deformaron en los choques con el Vehículo 3 y el Vehículo 5. Las partes dañadas en el sector anterior fueron

faros, paragolpes, parrilla y capó, mientras que en el lateral derecho resultó con daños el guardabarros, rueda delantera y su sistema de suspensión.



Figura 12. Daños en el lateral derecho del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 4. Datos del Vehículo 3

Vehículo 3 (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	Peugeot	
Modelo	408	
Caja	No	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RP 2
	Desde	Estacionado
Descripción de daños	Hacia	El Peligro
	Roturas y deformaciones en chasis y carrocería	

Daños en el Vehículo 3

El vehículo presentó daños en el tercio posterior del lateral derecho y tercio derecho del sector posterior, donde se observó abolladura de puerta, guardabarros y baúl,

desprendimiento de paragolpes y luneta y rotura de sistema de suspensión. Debido a la ubicación del vehículo en su posición final, no se pudo observar el lateral derecho.



Figura 13. Daños que adquirió el Vehículo 3 en el choque del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

Vehículo 4 (particular)	Tipo: Camioneta pick up cabina doble	
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	Ford	
Modelo	Ranger	
Caja	Sí	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RP 2
	Desde	Estacionado
Ubicación de daños	Hacia	El Peligro
	Lateral izquierdo	

Daños en el Vehículo 4

El Vehículo 4 presentó daños en el lateral izquierdo de la carrocería y en la rueda trasera producto del choque con el Vehículo 2.



Figura 14. Daños que adquirió le Vehículo 4 en el choque del Vehículo 2. Fuente: Captura de imagen de video de [YouTube](#), 2024

Tabla 6. Datos del Vehículo 5

Vehículo 5 (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	Ford	
Modelo	Mondeo	
Caja	No	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	RP 2
	Desde	Estacionado

Vehículo 5 (particular)	Tipo: Sedán
	Hacia El Peligro
Ubicación de daños	Posterior y lateral izquierdo

Daños en el Vehículo 5

El Vehículo 5 presentó daños por impacto directo en el tercio izquierdo del sector posterior, donde se observaron dañados el baúl, paragolpes y fardo. El guardabarros trasero izquierdo resultó abollado y se comprimió con un sentido desde el sector posterior al sector frontal.



Figura 15. Daños que adquirió el Vehículo 5 en el choque del Vehículo 2. La flecha indica el sentido de la fuerza actuante en la deformación. Fuente: Captura de imagen de video de [YouTube](https://www.youtube.com), 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 7. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Certificado RUTA	A059331
Fecha de inscripción	10/5/2013
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

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 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	54	Ileso

Tabla 9. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 2
Porte	Centro emisor	Moreno
	Sistema	Nacional
	Clase	A, B, C, D, E
	Vencimiento	11/7/2024
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	2/3/2018

Tabla 10. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Acompañante	Con lesiones

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 accidente, el Vehículo 1 circulaba por la autovía RP 2 en la mano con dirección desde El Peligro hacia El Pato y en la mano opuesta circulaba el Vehículo 2. El resto de los vehículos se encontraban estacionados en el predio de un local gastronómico que se encuentra a continuación del sector parqueado de la vía, en la mano con dirección desde El Pato hacia El Peligro.

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

El Vehículo 1 —desde el carril izquierdo ubicado a 2,6 m del centro de la calzada y aproximadamente a 289 m del mojón del kilómetro 42— comenzó un derrape antihorario de 20 m, ingresó al cantero central de pasto, donde circuló por un espacio de 23 m. En el cantero central, y debido a la modificación de pendiente en el terreno, el Vehículo 1 cambió su trayectoria en derrape horario. Posteriormente, el Vehículo 1 ingresó a la mano con sentido hacia El Peligro, circuló por 18 m e impactó con el Vehículo 2. El punto de impacto quedó determinado por las efracciones e inicio de la mancha dinámica de fluidos mecánicos y huella del tipo brochazo del Vehículo 2. Las efracciones se encontraron sobre el carril derecho, a 1,3 m del centro de la calzada y a 220 m del mojón del kilómetro 42.

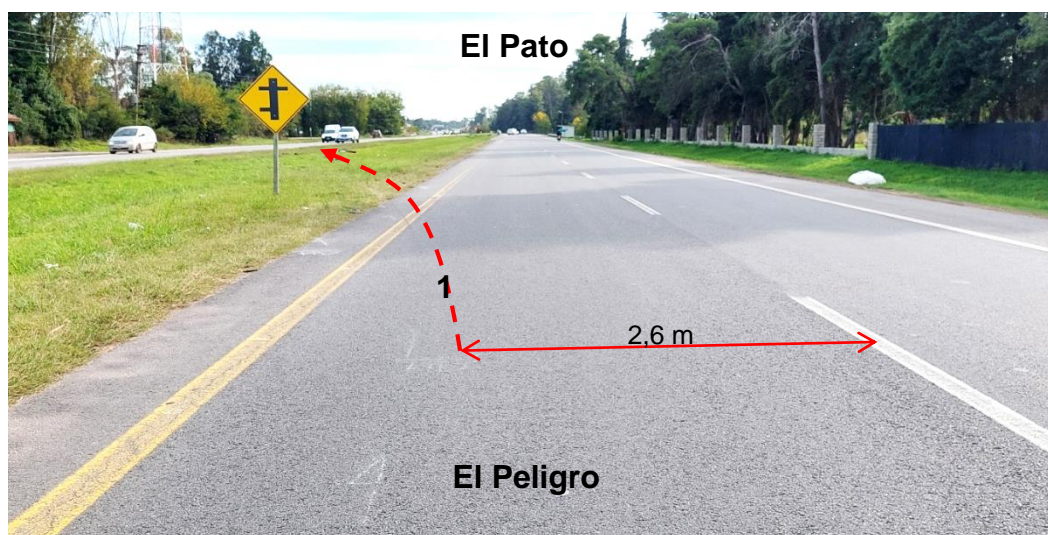


Figura 16. Inicio de la primera huella de derrape (1) que generó el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

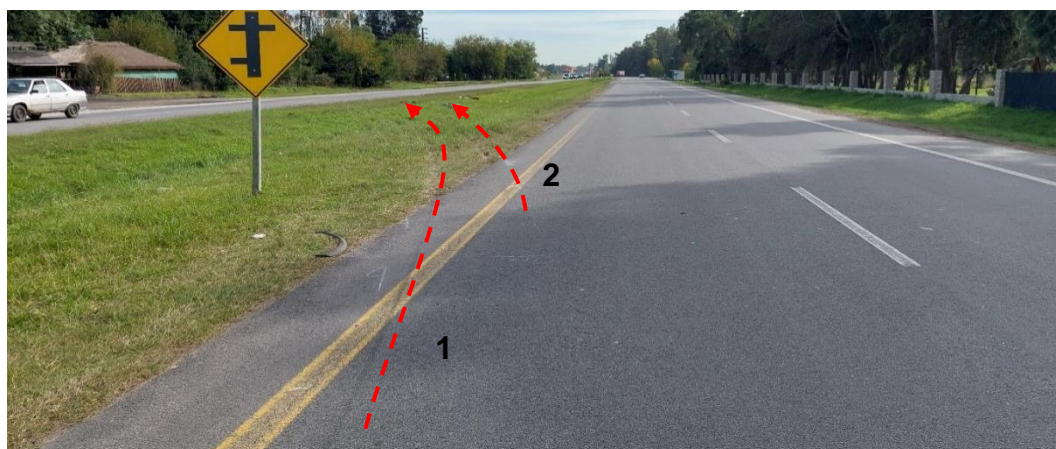


Figura 17. Ingreso al cantero central de huella de derrape (1) e inicio de la segunda huella de derrape (2). Fuente: JST, 2024



Figura 18. Huella de derrape (1) sobre el cantero central, ingreso de huella de derrape (2) al cantero central e inicio de tercera huella de derrape (3). Fuente: JST, 2024

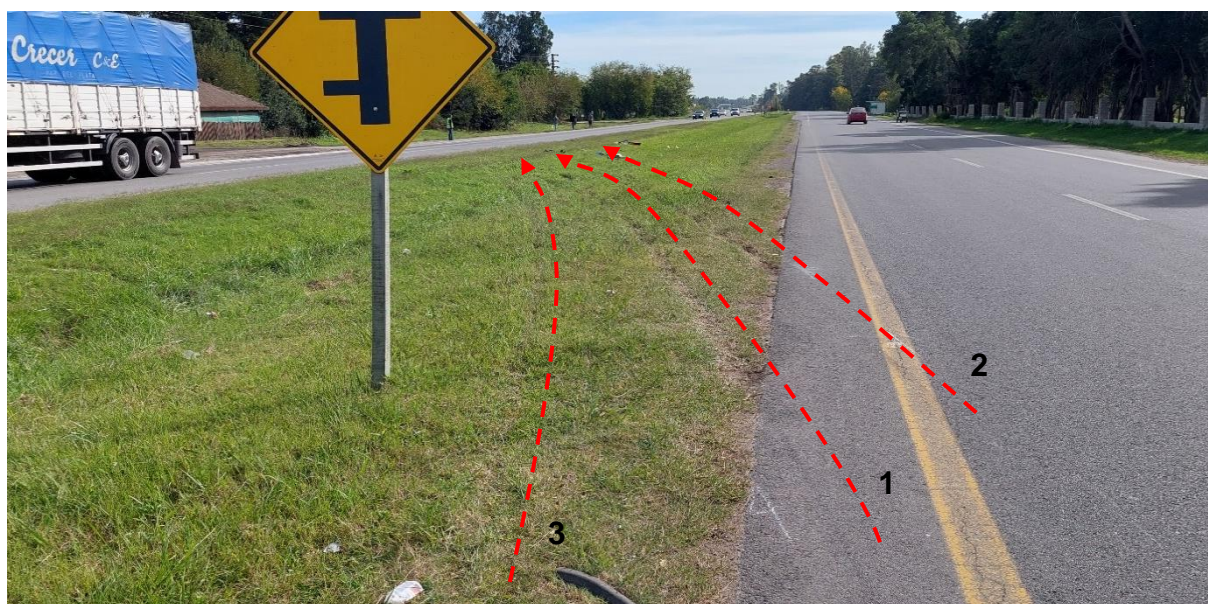


Figura 19. Huella de derrape (1), huella de derrape (2) y huella de derrape (3) sobre el cantero central. Fuente: JST, 2024



Figura 20. Huellas de derrape previo al cambio de pendiente. Fuente: JST, 2024

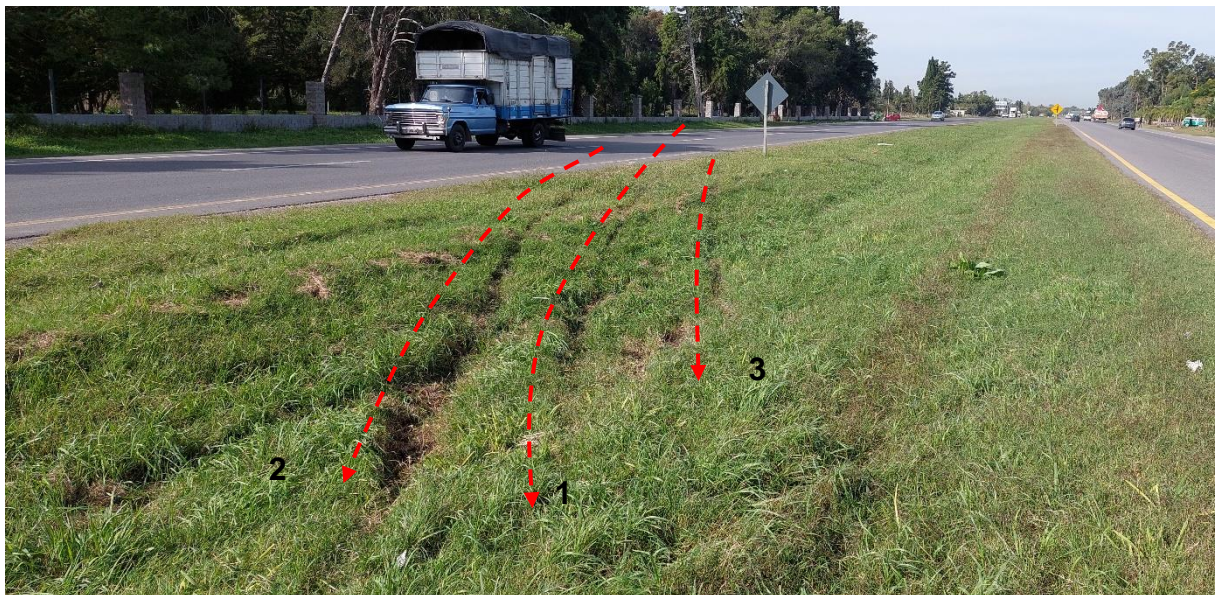


Figura 21. Finalización de las huellas de derrape en el cambio de pendiente. Fuente: JST, 2024

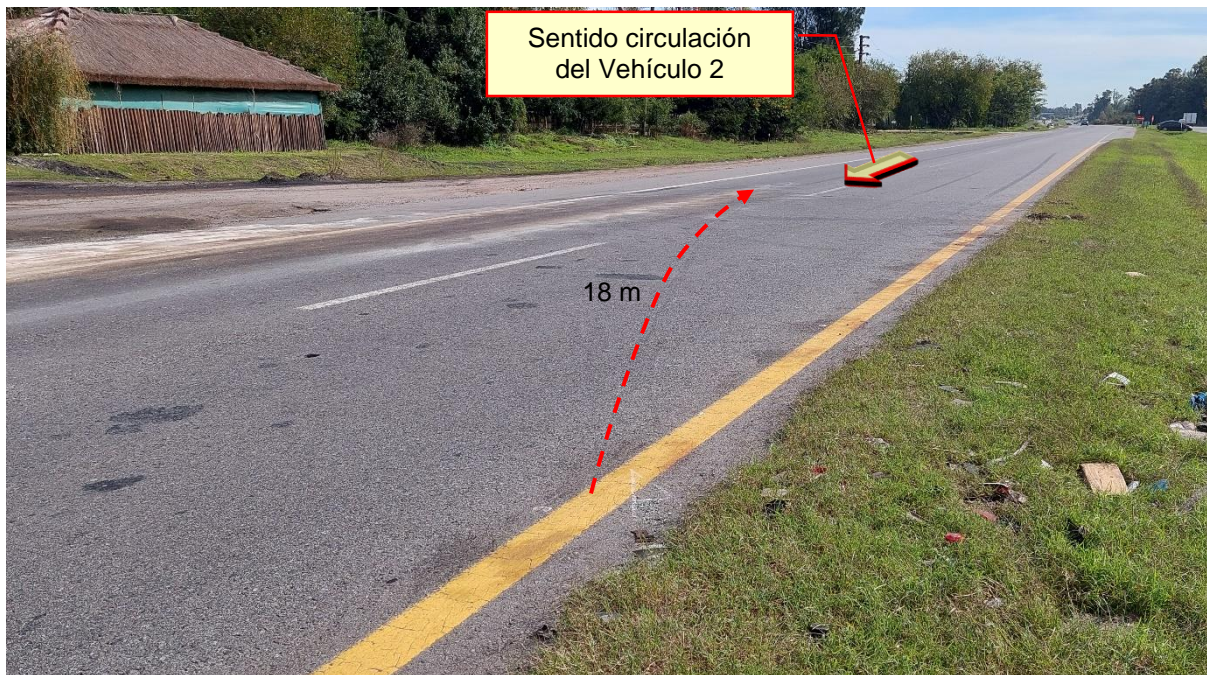


Figura 22. Huella de derrape horaria del Vehículo 1 sobre la mano con sentido hacia El Peligro.

Fuente: JST, 2024



Figura 23. Continuación de la huella de derrape horaria del Vehículo 1 sobre la mano con sentido hacia El Peligro. Fuente: JST, 2024



Figura 24. Finalización de la huella de derrape horaria del Vehículo 1 en la zona de colisión con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

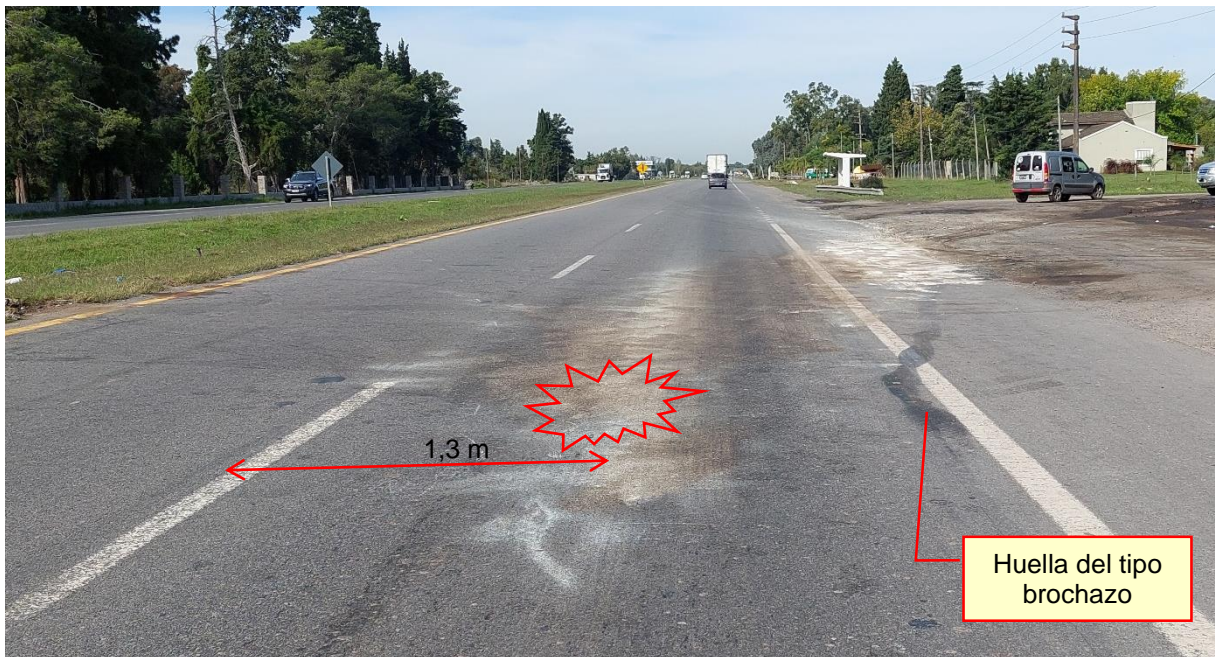


Figura 25. Zona de colisión del Vehículo 1 con el Vehículo 2 sobre el carril derecho de la mano con dirección al El Peligro. Fuente: JST, 2024

Luego de la colisión y producto de la diferencia de masas entre los vehículos, el Vehículo 1 realizó un movimiento de roto traslación posimpacto, en sentido opuesto al que llevó previo a la colisión, hasta el cantero central donde obtuvo su posición final.



Figura 26. Zona de colisión y huella de roto traslación posimpacto del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024



Figura 27. Posición final del Vehículo 1. Fuente: [Infocielo](#), 2024

Luego de la colisión, el Vehículo 2 comenzó a circular en dirección hacia el establecimiento gastronómico por un espacio de 45 m, e impactó durante su recorrido con los vehículos 3, 4 y 5, lo cuales se encontraban estacionados. La trayectoria quedó determinada por la mancha dinámica de fluidos mecánicos y huellas de arrastre del Vehículo 2, el cual finalizó su circulación a 38,3 m del impacto, en dirección hacia El Peligro y a 18,1 m en dirección hacia el establecimiento gastronómico desde la zona de colisión.

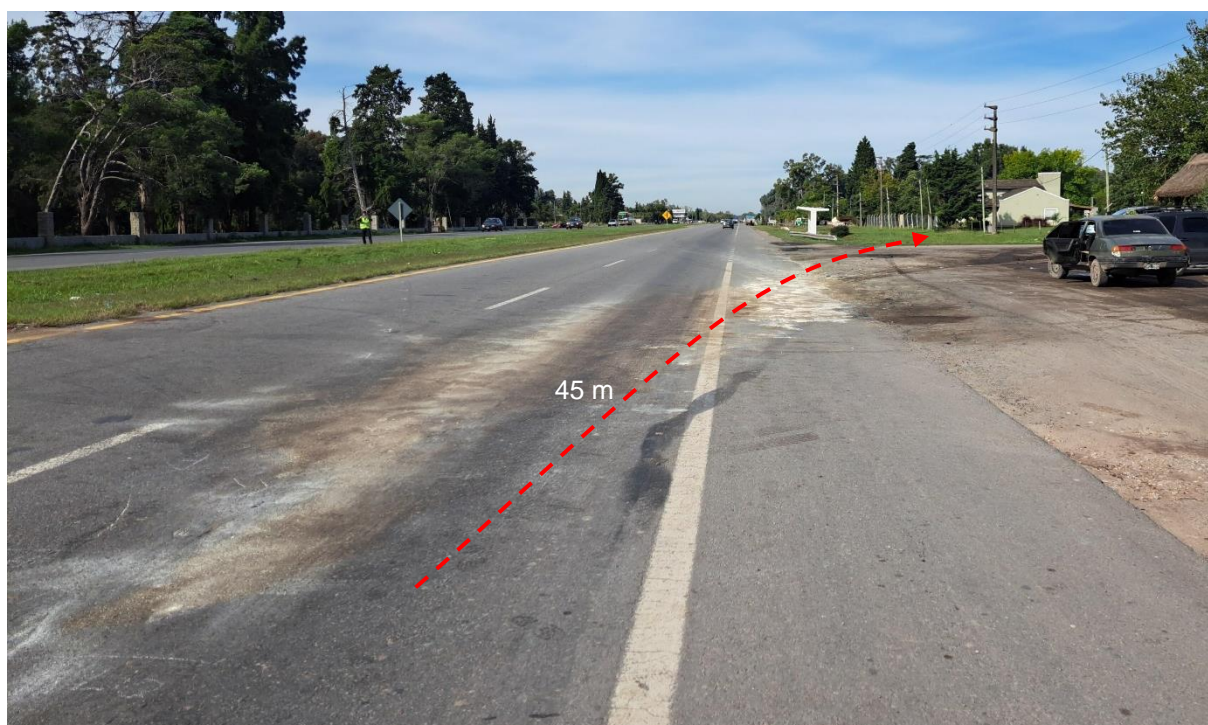


Figura 27. Mancha dinámica de fluidos mecánicos y huella del tipo brochazo que evidenciaron el inicio de la trayectoria posimpacto del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 28. Continuación de la mancha dinámica de fluidos mecánicos y huella del tipo brochazo del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 29. Salida de la banquina e ingreso a la zona parquizada de la mancha dinámica de fluidos mecánicos y huella del tipo brochazo del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 30. Finalización de la mancha dinámica de fluidos mecánicos del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 31. Mancha estática de fluidos mecánicos del Vehículo 2 que determinó su posición final. 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:

- Se produjo el despiste del Vehículo 1, tras lo cual derrapó hacia la mano contraria, donde se produjo el impacto con el Vehículo 2, que transitaba en sentido opuesto
- Como resultado de la colisión, el Vehículo 2 se dirigió hacia el establecimiento gastronómico

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:

- UFI 12
- Comisaría 7 B Abasto
- Bomberos Voluntarios Abasto
- SAME
- AUBASA

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:

- Diseño / configuración de la infraestructura vial [VC11]

4. LIMITACIONES

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

- El grado de las deformaciones del Vehículo 1 impidió la realización de un relevamiento de las partes mecánicas
- Imposibilidad de relevar los vehículos 3, 4 y 5
- No se pudo entrevistar al conductor del Vehículo 2

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE