

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-106457369- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 247. IP. Cargas. Colisión. Suipacha. Buenos Aires

Resultados: 1 persona fallecida

Lugar: Ruta Nacional 5, kilómetro 127,5, Suipacha, Buenos Aires

Fecha y hora: 27 de septiembre de 2024 7:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión con acoplado y 1 *pick up*

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 6/11/2024

En relación con el suceso ocurrido el 27/9/2024, 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: 247. IP. Cargas. Colisión. Suipacha. 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	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	19
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	19
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	19
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	20
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	24
3. OBSERVACIONES	24
4. LIMITACIONES.....	24

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, las investigaciones están centradas 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, la investigación 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

RN: Ruta Nacional

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-2024-108466210-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
- Se solicitaron datos a la estación de policía comunal Suipacha.

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 viernes 27 de septiembre, a la altura del kilómetro 127,5 de la Ruta Nacional 5, en la provincia de Buenos Aires, por motivos que se investigan, se produjo una colisión entre una camioneta *pick up* de cabina doble (Vehículo 1) que circulaba con sentido hacia Mercedes y un camión con acoplado (Vehículo 2) que circulaba sin carga con sentido hacia Chivilcoy. Luego del impacto, se produjo el vuelco del acoplado del camión sobre la banquina. Como resultado del accidente, una persona falleció y se registraron daños en los vehículos.



Figura 1. Lugar del suceso y posiciones finales de los vehículos. Fuente: [La Trocha Digital](#), 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 ocurrió en el partido de Suipacha, provincia de Buenos Aires, en el kilómetro 127,5 de la Ruta Nacional 5, en las coordenadas geográficas -34.785000, -59.691111.



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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Un carril por sentido de circulación
Geometría del tramo	Curva horizontal
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	No
Material división física	No
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

Medio	
Semáforo	No
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza muestra una geometría con curva horizontal y configuración de doble calzada con un carril por mano. Posee un sentido de circulación hacia la localidad de Mercedes (este) y el opuesto, hacia Chivilcoy (oeste).

En el sector donde ocurrió el suceso, la calzada tiene un ancho de 7,2 m entre, con banquetas de ripio de 4,8 m de ancho cada una, y luego de estas se encuentra la zona de costado de camino a bajo nivel de la calzada.

Se relevó señalización vertical y horizontal en la zona del suceso. Como señalización horizontal se relevó: línea blanca continua de demarcación de borde de calzada, doble línea amarilla continua de separación de sentidos de marcha y flechas de curva. Además, se observó señalización vertical, en la mano hacia Chivilcoy: cartel de velocidad máxima 60 Km/h y cartel de orientación y distancias. En la mano a Mercedes: indicador kilométrico 127, carteles de orientación y distancias y cartel preventivo de curva.

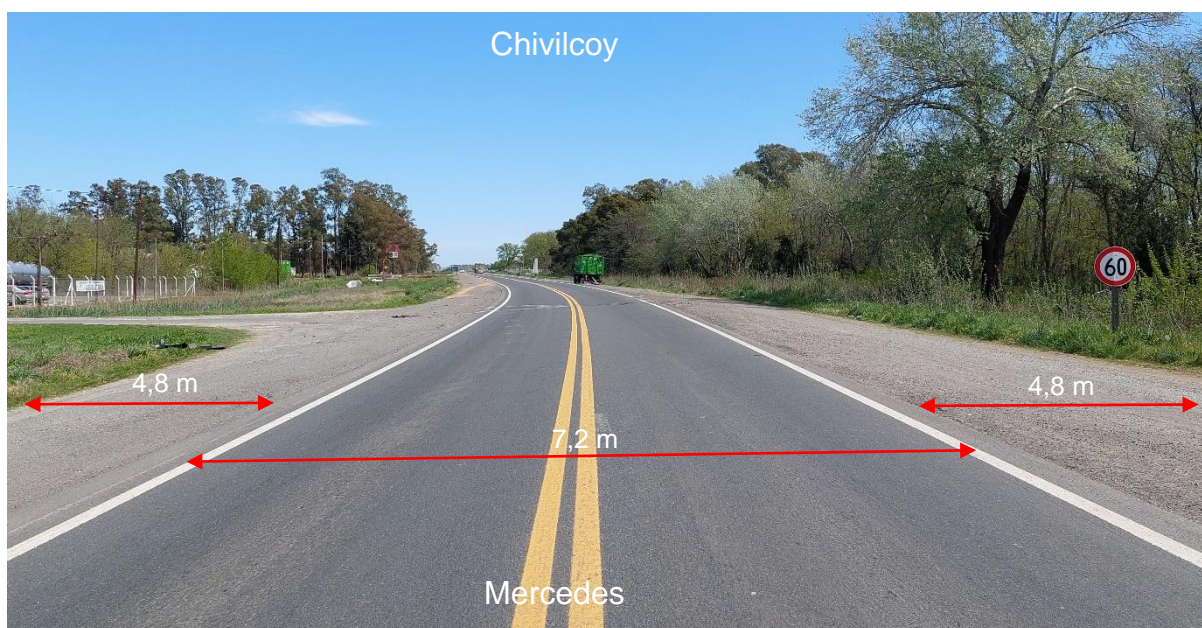


Figura 3. Características y dimensiones de la vía en la zona del suceso. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Cartel de velocidad máxima para el sentido de circulación hacia Chivilcoy a 90 m de la zona de colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 5. Cartel de distancia a estación forestal del INTA para el sentido de circulación hacia Chivilcoy a 270 m de la zona de colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 6. Mojón kilométrico a 500 m de la zona de colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 7. Cartel de orientación y distancias para el sentido de circulación hacia Mercedes a 180 m de la zona de colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 8. Señalización horizontal y vertical de curva a la derecha para el sentido de circulación hacia Mercedes a 250 m de 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: 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	Volkswagen	
Modelo	Amarok Trendline	
Caja	Abierta	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 5
	Desde	Chivilcoy
	Hacia	Mercedes
Ubicación de daños	Anterior y lateral izquierdo	

Daños en el Vehículo 1

El sector anterior registró daños en capó, alma de parrilla, alma de paragolpes, radiador y parabrisas, además del desprendimiento de ópticas, parrilla y paragolpes. Se observó en los tercio delantero y central del lateral izquierdo los desprendimientos de guardabarros, rueda y puerta delantera. Estructuralmente se dañó parante, techo y piso.



Figura 9. Daños en el sector anterior del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

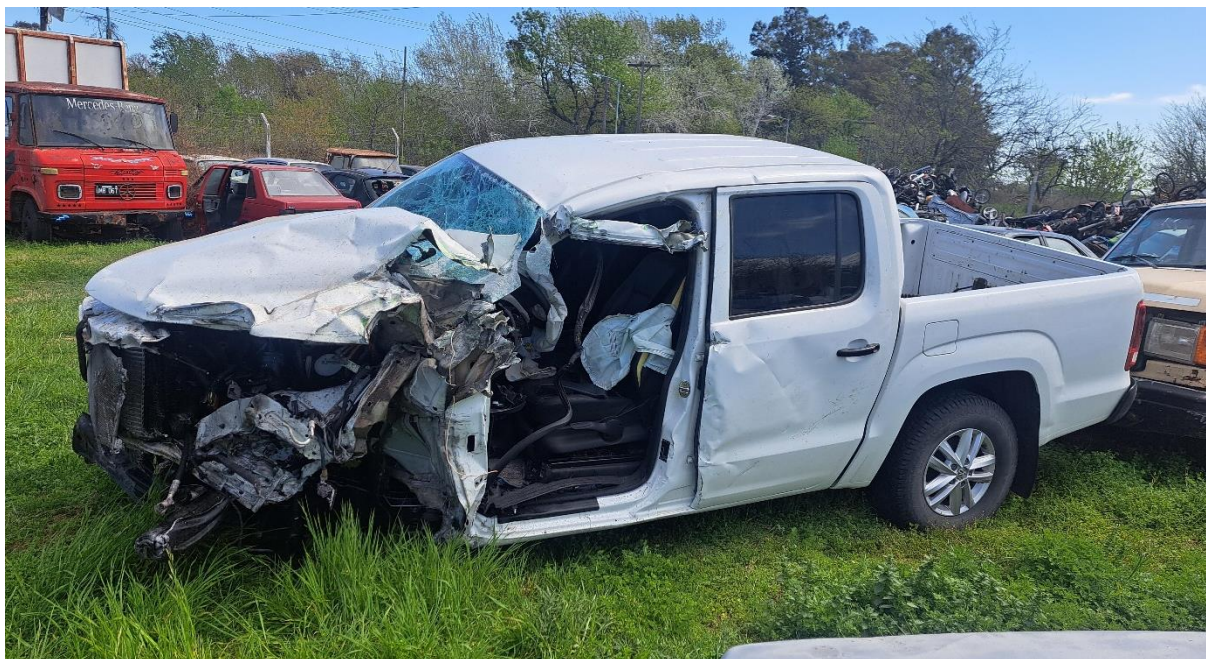


Figura 10. Daños en el lateral izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: AB681BV	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	P360 B	
Año	2017	
Tipo de caja	Caja abierta para ganado en pie	
Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	030-081 Revicañuelas SA
	Resultado	Apto
	Realizada	25/10/2023
	Vencimiento	25/10/2024
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	26/9/2024
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Posterior	
Dominio: AG199DA	Tipo: Acoplado	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	F.H.	
Modelo	A.V. 2.P.411.4.E.	
Año	2023	

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: AB681BV	Tipo: Camión tractor
Tipo de caja	Caja abierta con plataforma de carga	
Configuración de ejes	2D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	No aplica (antigüedad menor a un año)	
RUTA	Validación	20/12/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior, lateral izquierdo y lateral derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	No
	Carga transportada	Vacío
	Origen	Cañuelas
	Destino	Salliqueló
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 5
	Desde	Mercedes
	Hacia	Chivilcoy

Daños en el Vehículo 2

Sobre el camión tractor, se observaron daños en el lateral izquierdo donde resultó afectada la rueda externa del eje trasero dual.



Figura 11. Fotografía general del Vehículo 2. Se observa en la parte posterior la lanza del acoplado.

Fuente: JST, 2024



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

En el sector anterior de acoplado se desprendió la lanza de acople, la cual quedó junto con el camión tractor.



Figura 13. Desprendimiento de lanza del acoplado. Fuente: JST, 2024

En el lateral izquierdo se observaron daños en las dos primeras ruedas externas duales, con desprendimiento de los neumáticos. También se relevaron daños en ambas llantas, transferencia de pintura blanca y pliegue de barras protectoras.

En el lateral derecho se relevó daños en los paneles a causa del vuelco.



Figura 14. Daños y transferencia de pinturas que generó la colisión con el Vehículo 1. Fuente: JST. 2024



Figura 15. Daños ocasionados en el vuelco poscolisión. 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 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 2

Certificado RUTA	A-490236
Fecha de inscripción	Anterior 9/2012
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Traficos Especiales

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 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	37	Ileso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 2	
Porte	Centro emisor	Salliqueló
	Sistema	Nacional
	Clase	A, B, C, D, E, G
	Vencimiento	17/5/2026
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	23/2/2025

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Conducción	Fallecido

² 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.

Momentos previos al accidente, el Vehículo 1 circulaba por la Ruta Nacional 5 en la mano con dirección desde Chivilcoy hacia Mercedes y en la mano opuesta circulaba el Vehículo 2.

A la altura del kilómetro 127,5 el Vehículo 1 invadió el carril opuesto e impactó al Vehículo 2, primero al camión tractor y luego al acoplado. El punto de impacto quedó determinado por las efracciones, inicio de la mancha dinámica de fluidos mecánicos del Vehículo 1 y las huellas del tipo brochazo del Vehículo 2. La zona de impacto se encontró a 512 m hacia Chivilcoy desde el mojón kilométrico 127 y en el carril hacia Chivilcoy a 2,2 m de la señalización horizontal central.

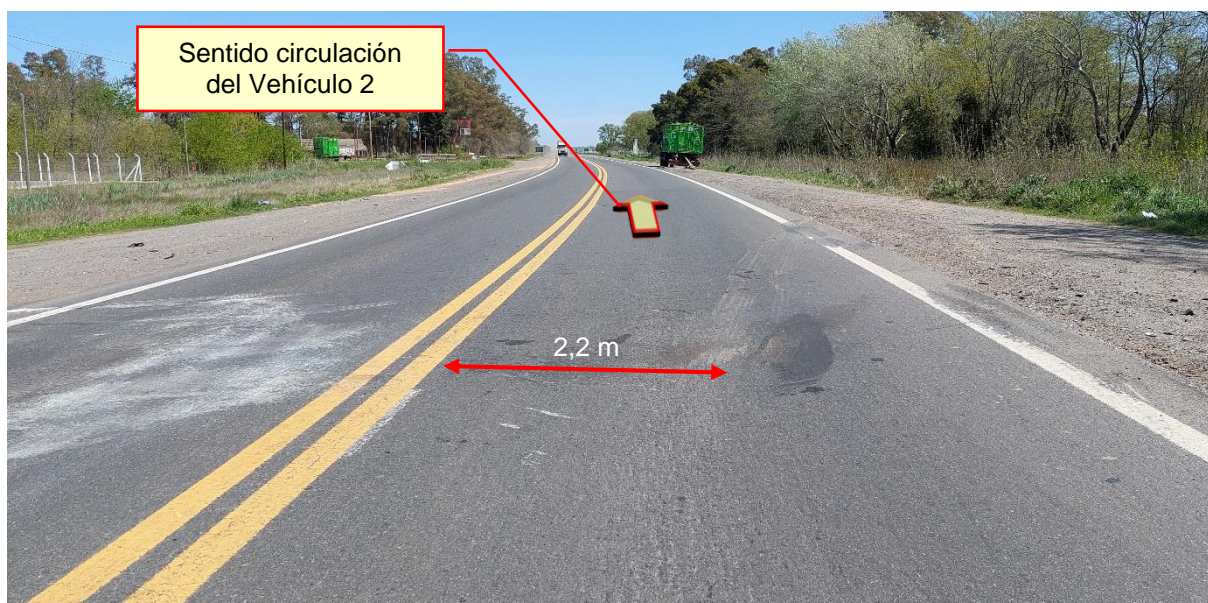


Figura 16. Zona de impacto del Vehículo 1 con el Vehículo 2 sobre el carril con dirección a Chivilcoy.

Fuente: JST, 2024

Luego de la colisión y producto de la diferencia de masas entre los vehículos, el Vehículo 1 realizó un movimiento de rototraslación anti horaria, con sentido hacia la banquina de la mano con dirección a Mercedes, donde finalizó a 8,7 m del punto de impacto, con su sector anterior orientado hacia la calzada.



Figura 17. Inicio de la mancha de fluidos mecánicos del Vehículo 1 sobre el carril con dirección a Chivilcoy. Fuente: JST, 2024



Figura 18. Finalización de mancha dinámica y mancha estática de fluidos mecánicos del Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

Luego de la colisión el Vehículo 2 se trasladó hacia su banquina, el camión tractor se separó del acoplado, el cual volcó sobre su lateral derecho en la zona de préstamo.

Esto se evidencia por las huellas de traslación posimpacto, de 48 m de longitud, y por la vegetación aplastada y removida en el suelo de tierra.



Figura 19. Inicio de la huella posimpacto del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 20. Ingreso de la huella posimpacto del Vehículo 2 a la banquina. Fuente: JST, 2024



Figura 21. Huella posimpacto del Vehículo 2 sobre la banquina. Fuente: JST, 2024



Figura 22. Finalización de la huella posimpacto del Vehículo 2 sobre la banquina y comienzo de remoción de tierra y vegetación. Fuente: JST, 2024



Figura 23. Remoción de tierra y vegetación que determinó la zona de vuelco y posición final del acoplado. 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:

- El Vehículo 1 invadió el carril de circulación del Vehículo 2.
- Previo a la colisión, el conductor del Vehículo 2 realizó una maniobra evasiva hacia su banquina.
- Luego de la colisión, el acoplado del Vehículo 2 volcó sobre la zona de préstamo de la mano con sentido hacia Chivilcoy.

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 4 de Mercedes
- Estación de policía comunal de Suipacha
- Policía de Seguridad Vial de Mercedes
- Policía científica de Mercedes
- Bomberos de Suipacha
- Corredores viales

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:

Otros aspectos vinculados a los actores [AC4] (conductor particular)

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.
- No se logró entrevistar al conductor del Vehículo 2.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE