

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX2023-97668453- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 178. IP. Cargas. Colisión. Barrio Ponce. Corrientes

Resultados: una persona fallecida y una persona ilesa

Fecha y hora: 18 de agosto de 2023 6:15 (UTC-3)

Vehículos: un camión con semirremolque, una motocicleta

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 29/9/2023

En relación con el suceso ocurrido el 18/8/2023, 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 27514. 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, piso 8

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: 178. IP. Cargas. Colisión. Barrio Ponce. Corrientes. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)



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	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	18
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	22
3. OBSERVACIONES	22
4. LIMITACIONES.....	23



INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, 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 27514, 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 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 realizaron entrevistas iniciales de campo a uno de los involucrados directos del suceso.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2023-99496764-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 y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas
- 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 18 de agosto de 2023, a las 6:15 (UTC-3), un camión con semirremolque con dominio AA995BW (Vehículo 1) transitaba por la Ruta Nacional 12 con sentido ascendente hacia la denominada “Rotonda de la Virgen de Itatí”, la cual permite el



acceso a la Avenida Independencia en la ciudad de Corrientes. Se desplazaba en un contexto de nocturnidad y lluvia cuando, a la altura del kilómetro 1028, impactó frontalmente contra una motocicleta (Vehículo 2), cuyo conductor resultó fallecido.



Figura 1. Imágenes del suceso en las cuales se pueden apreciar las posiciones finales del Vehículo 1, del Vehículo 2 y su conductor. Además, pueden verse las condiciones climáticas y luminosidad del entorno. Fuente: [365 policiales](#), 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 ocurrió sobre un tramo urbanizado de la Ruta Nacional 12, localizado a la altura del kilómetro 1028 en la ciudad de Corrientes. El lugar fue fijado mediante las siguientes coordenadas: -27.491462 -58.779222.



Figura 2. Mapa de localización del lugar del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta
Configuración	Un carril por mano



Medio	
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Mojada
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Lluvia
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal
Semáforo	No
Observaciones	Tramo en ejecución de obras viales ²

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

El tramo de la ruta donde se desarrolló el suceso es de geometría recta y está emplazado dentro del tejido urbano de la ciudad de Corrientes. Al momento del relevamiento, 5 horas después de haber ocurrido el mismo, la densidad del tránsito era intensa en el trayecto. La vía posee un ancho total de 6,3 metros y está conformada por dos carriles, uno por mano, de los cuales uno dirige el tránsito hacia la denominada “Rotonda de la Virgen de Itatí”, que se vincula con la Avenida Independencia (carril ascendente), y el otro, hacia el acceso sur de la ciudad (carril descendente).

La calzada es de pavimento de asfalto, la cual presentaba ahuellamientos, pequeños baches y fisuras. Se constató demarcación horizontal indicadora de los márgenes de la vía y centro de la calzada, pero dado los niveles de desgaste, resultan poco visibles. La ruta cuenta, además, con banquetas de pavimento de asfalto a ambos lados de la calzada, y el terreno contiguo era de tierra, el cual se observó con barro por las precipitaciones registradas instantes previos a la inspección.

² [Ministerio de Obras Públicas – Plan Argentina Grande](#)



Figura 3. Vista panorámica del tramo de la ruta donde se desarrolló la colisión. La fotografía fue capturada desde el margen del carril ascendente, con vista hacia la denominada “Rotonda de la Virgen de Itatí”. Fuente: JST, 2023

Hacia ambos costados, la ruta presentaba vías colectoras. La ubicada al oeste (lado carril descendente) conecta con la Avenida Juan Domingo Perón. Dicha intersección fue utilizada como punto de referencia para el relevamiento. A dicha altura, se observó semaforización que no se encontraba en funcionamiento.



Figura 4. Vista de la intersección de la Ruta Nacional 12 y conexión de la vía colector oeste con la Avenida Juan Domingo Perón. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Vista del tramo de la ruta donde ocurrió el suceso, desde la intersección entre la vía colectora oeste y la Avenida Juan Domingo Perón. La fotografía fue registrada siguiendo el sentido de la ruta hacia el acceso sur de la ciudad. Fuente: JST, 2023

El área de colisión se localizó 128,1 metros al sur de la conexión entre la vía colectora oeste y la avenida mencionada. En este tramo y sobre la ruta se apreció que la banquina contigua al carril de circulación ascendente, 51,4 metros hacia el norte del área de impacto, se ensancha de 2,1 metros a 3,2 metros.



Figura 6. En la imagen se puede apreciar el estrechamiento de la banquina contigua al carril ascendente. Fuente: JST, 2023



Al momento de ocurrencia del suceso, la vía estaba mojada y el terreno contiguo se presentaba barroso. El entorno estaba oscuro e iluminado artificialmente por las luces de columnas instaladas en el trayecto (ver figuras 1 y 7).



Figura 7. Imagen de las posiciones finales de los vehículos involucrados en el suceso en la cual se pueden apreciar las condiciones meteorológicas de lluvia momentos posteriores a la colisión. Fuente: Radio Sudamericana, 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: AA995BW	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Scania	
Modelo	G360 A4X2	
Año	2017	
Tipo de caja	Plato de enganche	
Configuración de ejes	1S-2D	



Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	090-108 La Técnica SA
	Resultado	Apto
	Realizada	16/3/2023
	Vencimiento	16/3/2024
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	31/3/2023
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga General
Ubicación de daños	Anterior	
Dominio: AF273MJ		Tipo: Semirremolque
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Hermann	
Modelo	Volcador Bilateral S.VL.3E.63 1+1+1	
Año	2022	
Tipo de caja	Caja abierta volcadora	
Configuración de ejes	1D-1D-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	090-124 Roberto Polentarutti
	Resultado	Apto
	Realizada	16/3/2023
	Vencimiento	16/3/2024
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	31/3/2023
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga General
Ubicación de daños	Sin daños	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Piedra basáltica 06-19
	Origen	Yofre, Corrientes
	Destino	Resistencia, Chaco
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 12
	Desde	Acceso sur de la ciudad de Corrientes
	Hacia	Rotonda de acceso a Avenida Independencia, Corrientes



Figura 8. Fotovalidación RTO de la unidad tractora del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2023



Figura 98. Fotovalidación RTO del semirremolque del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 fue inspeccionado en la Comisaría de Policía 22 donde se encontraba retenido. Se observaron daños en el lado derecho del paragolpes delantero, afectación de la parrilla de aireación inferior, deformación vertical en el lado derecho del panel de aireación central.

Además, se verificó el desprendimiento de parte del paragolpes delantero en el lado izquierdo y efracciones en la moldura superior de la óptica frontal izquierda. Se apreció que el paragolpes delantero, en el sector medio izquierdo se encontraba sujetado al alma del paragolpes mediante un tornillo. La óptica frontal izquierda y faro antiniebla del mismo lado exhibieron signos de haber sido recientemente repuestos y sin daños,

factores que en conjunto permiten determinar que las afectaciones en el sector frontal izquierdo de la unidad tractora son de vieja data y no fueron originados por la colisión investigada en el presente informe.



Figura 10. Daños registrados en el Vehículo 1, con detalle del sector frontal izquierdo. Fuente: JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Motocicleta
Categoría	L3: vehículos automotores con 2 ruedas, con motor térmico de una cilindrada superior a 50 cc o con motor eléctrico cuya potencia continua nominal sea superior a 4 kW, y que puede desarrollar una velocidad de diseño (proyecto) superior a 50 km/h
Marca	Zanella
Modelo	ZB



Uso	Particular	
	Vía	Ruta Nacional 12
Sentido de circulación	Desde	Rotonda “Virgen de Itatí”, de acceso a Avenida Independencia, Corrientes
	Hacia	Riachuelo
Ubicación de daños	Anterior	

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 fue inspeccionado en la Comisaría de Policía 22 donde se encontraba retenido. Se observaron daños en el frente de la unidad que involucraron la deformación de la rueda delantera, torsión hacia atrás de la horquilla delantera, rotura del tablero, cubrepiernas y carenado delantero en general.



Figura 11. Daños registrados en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

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 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	A879032
Fecha de inscripción	Anterior 09/2012
Tipo de transportista	Transportista individual
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

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	29	lleso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción³

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Mercedes - Corrientes
	Sistema	Nacional
	Clase	A1.4, E1, E2
	Vencimiento	16/5/2024
LiNTI	Categoría	Cargas Generales
	Vencimiento	21/12/2023

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Conducción	Fallecido

³ 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.

El Vehículo 1 transitaba por el carril ascendente de la Ruta Nacional 12 con sentido hacia la denominada “Rotonda de la Virgen de Itatí”, con condiciones climáticas de lluvia, nocturnidad e iluminación artificial. A la altura del kilómetro 1028 colisionaron frontalmente el Vehículo 1 y el Vehículo 2, circunstancia que se evidenció por la correlación de las zonas de impacto en las estructuras de las unidades involucradas y la dispersión de restos materiales de los vehículos relevados sobre ambas banquetas, principalmente sobre la oeste, abarcando un espacio aproximado de 34,3 metros. No se relevaron indicios suficientes que permitan establecer sobre qué carril ocurrió la colisión.



Figura 12. Restos materiales observados sobre la banquina contigua al carril ascendente de la Ruta Nacional 12. JST, 2023



Figura 13. Restos materiales observados sobre la banquina contigua al carril descendente de la Ruta Nacional 12. Fuente: JST, 2023

El conductor del Vehículo 1 efectuó una maniobra de viraje hacia el carril contrario a su circulación, y se detuvo finalmente de manera oblicua a la calzada. A raíz de esta maniobra, la unidad tractora y parte del semirremolque quedaron posicionados sobre el carril de circulación opuesto. El Vehículo 2 quedó recostado sobre su lateral izquierdo por delante del frente de la unidad tractora del Vehículo 1 y sobre el carril descendente. Luego de la colisión, el conductor del Vehículo 2 fue proyectado hacia adelante del camión y alcanzó su posición final sobre el carril ascendente, algunos metros más adelante de la posición final del Vehículo 1. Esto se determinó en base a la observación y análisis de posiciones finales registradas en imágenes tomadas momentos posteriores a la colisión (ver Figuras 14 y 15).



Figura 14. Imagen de las posiciones finales de los vehículos involucrados en el suceso en la cual se pueden apreciar las condiciones meteorológicas de lluvia momentos posteriores a la colisión. Fuente: [Radio Sudamericana](#), 2023



Figura 15. En la imagen se puede ver la posición final del conductor del Vehículo 2 con relación a la posición final del Vehículo 1. Fuente: [365 Policiales](#), 2023



Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

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

- Los vehículos involucrados transitaban en sentidos opuestos
- Las condiciones lumínicas del momento eran artificiales
- La condición climática era de lluvia
- La correlación de las zonas de impactos en las estructuras de los vehículos participantes permite determinar que se trató de una colisión frontal
- Uno de los vehículos participantes efectuó un cambio de carril previo a la colisión
- El deceso del conductor del Vehículo 2 se produjo en el lugar de ocurrencia del suceso

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:

- Comisaría de Policía 22
- Unidad Fiscal de Investigaciones Concretas 2
- Dirección de Investigación Científica y Pericias
- Dirección General de Lucha contra el Fuego
- Dirección de Emergencias Sanitarias 107
- Instituto Médico Forense
- Dirección de Tránsito de la Municipalidad
- Corredores Viales SA

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:

- Factores vinculados a los protagonistas



- Elementos asociados al desempeño en la conducción
- Factores vinculados a la seguridad de las vías de tránsito y condiciones de circulación:
 - Características de la vía
 - Estado / conservación de la infraestructura vial
 - Señalización
 - Señalización horizontal / vertical (estado)
 - Condiciones ambientales
 - Conducción bajo condiciones adversas: climáticas
 - Conducción bajo condiciones adversas: no climáticas

4. LIMITACIONES

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

- El relevamiento del lugar de los hechos por parte del personal de la JST se realizó cuando los vehículos ya habían sido retirados.
- Las características propias del suceso, las precipitaciones, la presencia de barro sobre la calzada y la densidad del tránsito en el lugar, imposibilitaron identificar marcas que pudieran relacionarse con la trayectoria preimpacto del Vehículo 2 y el área específica de la calzada donde se desarrolló el contacto entre las unidades.