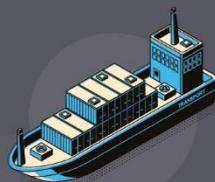
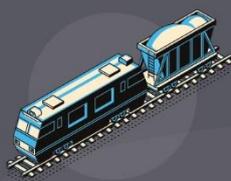


# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 122. IP. Cargas, choque múltiple y atropello, Villa Soldati, CABA

Fecha y hora: 9/9/2022 12:10

Resultados: una persona lesionada

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-96574617- -APN-DNISAU#JST

**Argentina unida**



Ministerio de Transporte  
Argentina

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](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: 122. IP. Cargas, colisión múltiple, Villa Soldati, CABA; Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS .....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS .....	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA .....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO.....	4
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO.....	6
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	7
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO.....	18
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	18
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO.....	19
2.4. SECUENCIA FÁCTICA .....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO.....	22
3. OBSERVACIONES.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
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 se elabora y publica en un plazo sugerido de 45 días corridos desde que se tomó conocimiento del suceso automotor. El contenido de este documento incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar



los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

## Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason 2008; MAPRIACC 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.



## LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS<sup>1</sup>

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

---

<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-2022-100788233-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 de 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 solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción.

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

### 2.1. Reseña del suceso

El suceso ocurrió el viernes 9 de septiembre de 2022 a las 12:10 en la calle Berón de Astrada, barrio de Villa Soldati, CABA. Por motivos que se encuentran bajo

investigación, se produjo un choque múltiple entre cuatro vehículos de cargas. El hecho se produjo cuando un camión rígido (Vehículo 1) con dos ocupantes, que circulaba por calle Berón de Astrada en sentido desde calle Castañón hacia calle Culpina, a la altura 2753 chocó con un camión tractor (Vehículo 2) y con otro camión rígido (Vehículo 3) que estaban estacionados sobre la calzada sin ocupantes. Producto del impacto, el Vehículo 3 se desplazó hacia adelante, atropelló a un operario que se encontraba manipulando la carga de un camión rígido (Vehículo 4) detenido adelante y chocó a este último rodado. Como resultado del suceso, se registraron daños materiales en los rodados y lesiones en las tres personas involucradas.



Figura 1. Área del suceso, con las posiciones finales de los vehículos. Fuente JST, 2022

## 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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Calle
Configuración	Único sentido circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	Sí
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Vertical
Semáforo	No
Observaciones	No

El suceso ocurrió en las coordenadas -34.6640185, -58.4329218 sobre la calle Berón de Astrada, entre las calles Castañón y Culpina, donde la vía presenta un único sentido de circulación hacia calle Culpina. No se registró señalización horizontal y en cuanto a la vertical, se relevó un cartel nomenclador con calle, altura catastral y sentido (Figura 2).



Figura 2. Señalización vertical, cartel nomenclador de calle Berón de Astrada. Fuente JST, 2022



Figura 3. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [Localización IGN](#), 2022

## 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	Dominio: SHZ991	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-1414/51	
Año	1994	
Tipo de caja	Cerrada isotérmica con plataforma de carga	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-084
	Resultado	Apto
	Realizada	03/9/2022
	Vencimiento	03/9/2023
RUTA	Validación	8/4/2022
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Sector medio y posterior	
Descripción de daños	Deformación en la caja de vehículo	
Servicio	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Berón de Astrada
	Desde	Castañón
	Hacia	Culpina



Figura 4. Fotovalidación RTO del Vehículo 1. Fuente: CENT, 2022

### Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó daños en la caja, donde se puede visualizar una deformación de su estructura.



Figura 5. Daños en el Vehículo 1, fotografía capturada desde el sector posterior izquierdo. Fuente: JST, 2022



Figura 6. Daños en el Vehículo 1, fotografía capturada desde el sector frontal izquierdo. Fuente: JST, 2022



Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2</b>	<b>Dominio: AD020AR</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	R440 A6X2	
Año	2018	
Tipo de caja	No aplica	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-091
	Resultado	Apto
	Realizada	16/5/2022
	Vencimiento	16/5/2023
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	14/3/2022
	Clase de carga habilitada	Cargas peligrosas
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Descripción de daños	Hundimiento y transferencia de pintura en el sector lateral derecho superior posterior de la cabina y desprendimiento del espejo retrovisor derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	No
	Carga transportada	No aplica
	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
Sentido de circulación	Vía	Berón de Astrada
	Desde	Estacionado sobre el lateral izquierdo de la calzada con su frente de avance orientado hacia calle Culpina



Resultado: Apto  
Vencimiento: 16/05/2023  
Observaciones: FICHA RCM AITA N°: 1455699  
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 700.0

► Certificado

(Mercosur) S - 831128

► Fotovalidación



Figura 7. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022

### Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó hundimiento y transferencia de pintura correspondiente al Vehículo 1 en el sector lateral derecho superior posterior de la cabina y rotura del espejo retrovisor derecho.



Figura 8. Daños en el espejo retrovisor y panel superior derecho del Vehículo 2. Fuente: JST, 2022



Tabla 4. Datos del Vehículo 3

<b>Vehículo 3</b>	<b>Dominio: SQE 846</b>	<b>Tipo: Camión rígido</b>
Categoría	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los tres mil quinientos kilogramos, pero inferior o igual a los doce mil kilogramos	
Marca	Mercedes-Benz	
Modelo	913	
Año	1994	
Tipo de caja	Cerrada	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-057
	Resultado	Apto
	Realizada	7/5/2022
	Vencimiento	5/11/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	16/5/2022
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
	Lateral izquierdo y frontal	
Descripción de daños	Desprendimiento parcial de paragolpes y deformación en la caja	
Servicio	Ocasión de servicio	No
	Carga transportada	No aplica
	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
Sentido de circulación	Vía	Berón de Astrada
	Desde	Estacionado sobre el lateral derecho de la calzada con su frente de avance orientado hacia calle Culpina.



Resultado: Apto  
Vencimiento: 07/11/2022  
Observaciones: OPERADOR: TRANS TOR SRL  
FICHA RCM AITA N°: 1432493  
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 130.0  
SIDER

► Certificado

(Mercosur) S - 826057

► Fotovalidación



Figura 9. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022

### *Daños en el Vehículo 3*

El Vehículo 3 presentó daños en su parte frontal, con desprendimiento parcial de paragolpes y deformación de la estructura de la caja.



Figura 10. Desprendimiento parcial del paragolpes en sector frontal del Vehículo 3. Fuente: JST, 2022.



Figura 11. Daños en la caja del Vehículo 3. Fuente: JST, 2022

Tabla 5. Datos del Vehículo 4

<b>Vehículo 4</b>	<b>Dominio: BUU982</b>	<b>Tipo: Camión rígido</b>
Categoría	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los tres mil quinientos kilogramos, pero inferior o igual a los doce mil kilogramos	
Marca	Iveco	
Modelo	DC-4910	
Año	1997	
Tipo de caja	Cerrada	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	010-107
	Resultado	Apto
	Realizada	5/5/2022
	Vencimiento	5/11/2022
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	16/5/2022
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Carga general
	Posterior	
Servicio	Ocasión de servicio	No
	Carga transportada	No aplica



	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
Sentido de circulación	Vía	Berón de Astrada
	Desde	Estacionado sobre el lateral derecho de la calzada con su frente de avance orientado hacia calle Culpina.

Resultado: Apto  
Vencimiento: 05/11/2022  
Observaciones: FICHA RCM AITA N°: 1424740  
NRO. DE ICM: 10161  
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 90.0

► Certificado

(Mercosur) S - 726376

► Fotovalidación



Figura 12. Fotovalidación RTO. Fuente: CENT, 2022.

### *Daños en el Vehículo 4*

El Vehículo 4 presentó daños superficiales en el paragolpes trasero, donde se puede visualizar transferencia de materiales.



Figura 13. Daños en la unidad tractora del Vehículo 4. Fuente: JST, 2022



Figura 14. Transferencia de material correspondiente al paragolpes frontal del Vehículo 3. Fuente: JST, 2022



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

<b>Empresa operadora del servicio del Vehículo 1</b>	
Certificado RUTA	A determinar
Fecha de inscripción	Anterior a 9/2012
Tipo de transportista	Fletero
Categoría del transportista	Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 7. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

<b>Empresa operadora del servicio del Vehículo 2</b>	
Certificado RUTA	A752857
Fecha de inscripción	24/4/2019
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

Tabla 8. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 3

<b>Empresa operadora del servicio del Vehículo 3</b>	
Certificado RUTA	A504154
Fecha de inscripción	09/4/2018
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.)

Tabla 9. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 4

<b>Empresa operadora del servicio del Vehículo 4</b>	
Certificado RUTA	A determinar
Fecha de inscripción	A determinar
Tipo de transportista	A determinar
Categoría del transportista	A determinar



### 2.3.2. Personal involucrado

Tabla 10. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Datos básicos del personal de conducción que participó del suceso					
Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	23	Lesionado

Tabla 11. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Habilitaciones del personal de conducción <sup>3</sup>		
Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	A determinar
	Sistema	Nacional
	Clase	A1.1- B1- B2- C2
	Vencimiento	29/10/2022
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	17/09/2022

Tabla 12. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 1	Acompañante	Con lesiones
1	Vehículo 4	Operador de carga	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.

---

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

<sup>3</sup> Pueden consultarse las categorías de licencias señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).



El viernes 9 de septiembre de 2022 a las 12:10, el Vehículo 1 circulaba por la calle Berón de Astrada, barrio de Villa Soldati, CABA, desde calle Castañón hacia calle Culpina, mientras que los otros tres vehículos involucrados se encontraban estacionados en la misma calle. El Vehículo 2 se encontraba estacionado en el lateral izquierdo de la calzada, mientras que los vehículos 3 y 4 estaban detenidos sobre el lateral de derecho de dicha calle.



Figura 15. Sentido de circulación del Vehículo 1, por calle Berón de Astrada hacia calle Culpina.  
Fuente: JST, 2022

Por cuestiones que se encuentran bajo investigación, el Vehículo 1 impactó, con su lateral izquierdo del sector delantero superior de la caja, contra el lateral derecho de la cabina del Vehículo 2, ocasionándole daños en la parte superior y el espejo retrovisor. Posterior a ello, Vehículo 1 continuó su marcha e impactó con su lateral derecho al Vehículo 3 en su lateral izquierdo. Producto del impacto, el Vehículo 3 se desplazó hacia adelante y atropelló a un operador que se encontraba ubicado entre ambos vehículos. Posterior al atropello, el Vehículo 3 impactó con su sector frontal en el sector posterior del Vehículo 4.



Figura 16. Área del suceso, ubicada en la calle Berón de Astrada, entre calles Castañón y Culpina.

Fuente: JST, 2022

Como posición final de los rodados, el Vehículo 2 quedó ubicado en cercanías a su posición original, mientras que el Vehículo 1 quedó ubicado en el medio de la calzada, en contacto con su lateral derecho con el lateral izquierdo del Vehículo 3.



Figura 17. Momento posterior al suceso, posiciones finales de los vehículos 1 y 3. Fuente JST, 2022



Figura 18. Momento posterior al suceso, posiciones finales de los vehículos 1, 3 y 4. Fuente JST, 2022

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

- Choque lateral del Vehículo 1 contra los vehículos 2 y 3.
- Los vehículos 2, 3 y 4 se encontraban estacionados sobre la calzada. Los vehículos 3 y 4 se encontraban sobre el lado derecho de la calzada, mientras el Vehículo 2 estaba ubicado sobre la izquierda.
- El operario se encontraba ubicado por delante del Vehículo 3, manipulando la carga del Vehículo 4. Presentó lesiones producto del atropello producido por el desplazamiento del Vehículo 3 al ser impactado por el Vehículo 1.

## 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 contravencional 31
- Comisaría vecinal 8-B, Policía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



- Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME)
- Bomberos de la Ciudad de Buenos Aires

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 y elementos asociados a la distracción en la conducción.

### 3. LIMITACIONES

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

- Se requieren actividades adicionales de investigación y se aguarda información solicitada para complementar el proceso de recolección de datos y análisis.