

# Informe preliminar

Expediente: EX-2024-99039554- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 243. IP. Cargas. Choque. Gobernador Castro. Buenos Aires

Resultados: 1 persona fallecida y 1 persona ilesa

Lugar: Ruta Nacional 9, kilómetro 177, Gobernador Castro, Buenos Aires

Fecha y hora: 10 de septiembre de 2024 16:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 camión rígido y 1 camión con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 18/10/2024

En relación con el suceso ocurrido el 10/9/2024 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](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: 243. IP. Cargas. Choque. Gobernador Castro. Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>8</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>8</b>
2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....	8
2.2. FACTORES FÍSICOS .....	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....	9
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....	16
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....	16
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....	17
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	17
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....	19
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>20</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>20</b>

## INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, creado en el año 2019 a partir de la Ley N.º 27.514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, 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 SIGLAS<sup>1</sup>**

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

---

<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 realizaron averiguaciones con actores de interés para el suceso.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2024-100896103-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 las empresas y a los vehículos 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 10 de septiembre de 2024, a las 16:00 aproximadamente, en el kilómetro 177 de la Ruta Nacional 9 (autopista Buenos Aires-Rosario), en la localidad de Gobernador Castro, provincia de Buenos Aires, se produjo un choque entre un camión rígido (Vehículo 1) y un camión tractor con semirremolque con caja portavehículos tipo mosquito (Vehículo 2). Producto del accidente, el conductor del Vehículo 1 falleció y el conductor del Vehículo 2 resultó ileso.





Figura 1. Vehículos luego del accidente en el lugar del suceso. Fuente: [La Opinión](#), 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 accidente se produjo en la Ruta Nacional 9, autopista Buenos Aires-Rosario, en el kilómetro 177, en la localidad de Gobernador Castro, provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas -33.7022275, -59.8629322.



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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Pavimento asfáltico
División física	Cantero central
Material división física	Pasto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	Al costado de la calzada
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No

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

En la zona del suceso, la Ruta Nacional 9 (autopista Buenos Aires-Rosario) presenta una geometría recta, con dos carriles por sentido de circulación, con una calzada hacia San Nicolás de los Arroyos (ascendente) y otra hacia San Pedro (descendente), separadas por un cantero central con superficie de pasto. El accidente se produjo sobre la calzada ascendente, y allí se concentrarán las siguientes descripciones.

En el lugar del suceso la calzada es de pavimento asfáltico, de un ancho aproximado de 7 m, con banquina externa pavimentada de 2,7 m seguida de una superficie de tierra y piedras de 3,5 m, a continuación de la cual se encuentra una zona de pasto con cuneta, que linda con una calle de tierra paralela a la calzada. Como señalización horizontal se relevó línea blanca discontinua de separación de carriles y línea blanca perfilada con relieve en los bordes de calzada. Además, se observó indicador kilométrico 177 sobre el cantero central a aproximadamente 370 m antes del lugar del choque y, a la altura de este, sobre el lateral externo, se registró un acceso a la calle paralela de tierra.



Figura 3. Indicador kilómetro 177 y señalización horizontal. Se marca con una flecha el acceso a una calle paralela de tierra. Fuente: JST, 2024

Al momento del relevamiento de campo, realizado el día posterior al suceso, se observaron camiones estacionados sobre la banquina externa.



Figura 4. Camiones estacionados sobre la banquina externa, en el lugar donde había ocurrido el suceso. 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 (cargas)	Dominio: AG564HS	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	IVECO	
Modelo	200S36NLA43	
Año	2024	
Tipo de caja	TCA (caja abierta)	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	A determinar	
RUTA	Validación	Sin datos



	Clase de carga habilitada	Cargas generales
Ubicación de daños	Anterior y lateral izquierdo	
Servicio	Ocasión de servicio	No
	Carga transportada	Vacío
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 9 (autopista Buenos Aires – Rosario)
	Desde	San Pedro
	Hacia	Ramallo

*Daños en el Vehículo 1*

El vehículo presentó daños en su parte anterior, con deformación de la cabina con mayor incidencia en el sector izquierdo, con compresión de arriba hacia abajo. Además, deformación de llanta delantera izquierda. También, en el sector anterior, se observó rotura de la parte lateral izquierda de la caja.



Figura 5. Daños en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

<b>Vehículo 2 (cargas)</b>		<b>Dominio: AG193PT</b>	<b>Tipo: Camión tractor</b>
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	IVECO		
Modelo	460S36TLA14		
Año	2023		
Tipo de caja	TPE (plato de enganche)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050-028 VECOR SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	3/7/2024	
	Vencimiento	3/7/2025	
RUTA	Estado	Vigente	
	Validación	Sin datos	
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Transporte automotor	
	Sin daños		
<b>Dominio: AG449ST</b>		<b>Tipo: Semirremolque</b>	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	J.C. Giménez		
Modelo	CO-MAX 11		
Año	2024		
Tipo de caja	PVH (portavehículos)		
Configuración de ejes	2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050-028 VECOR SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	3/7/2024	
	Vencimiento	3/7/2025	
RUTA	Estado	Vigente	
	Validación	Sin datos	
Ubicación de daños	Clase de carga habilitada	Transporte automotor	
	Posterior		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	Vehículos	
	Origen	Zárate	
	Destino	Córdoba	

	Vía	Ruta Nacional 9 (autopista Buenos Aires – Rosario)
Sentido de circulación	Desde	San Pedro
	Hacia	Ramallo

Observación: el vehículo se encontraba estacionado sobre la banquina externa de la vía, en sentido hacia Ramallo (ascendente)



Figura 6. Fotovalidación de la última RTO del camión tractor. Fuente: RTO, CENT, 2024



Figura 7. Fotovalidación de la última RTO del semirremolque. Fuente: RTO, CENT, 2024

### *Daños en el Vehículo 2*

No se registraron daños en el camión tractor, mientras que el semirremolque tuvo daños en su parte posterior. Particularmente, sufrió el desprendimiento total del portón trasero y desprendimiento parcial de la plataforma superior de carga. También, torsión de parantes estructurales laterales, principalmente del lado derecho. En cuanto a la carga, dos vehículos transportados en la zona posterior presentaron daños (último superior y último inferior).





Figura 8. Daños en el semirremolque del Vehículo 2. 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 1

Certificado RUTA	B219248
Fecha de inscripción	22/5/2023
Tipo de transportista	Transportista individual
Categoría del transportista	Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.), Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg.), Transportista de Carga Propia (T.C.P.), Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.)

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Certificado RUTA	B080721
Fecha de inscripción	26/8/2022
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.)



### 2.3.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	27	Fallecido
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	54	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción<sup>2</sup>

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Bahía Blanca
	Sistema	Nacional
	Clase	B,C,E
	Vencimiento	18/1/2026
LiNTI	Categoría	Cargas generales
	Vencimiento	16/11/2024

### 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 camión rígido (Vehículo 1) se encontraba circulando por la calzada ascendente, con sentido desde San Pedro hacia Ramallo, cuando adoptó una trayectoria direccionada hacia su derecha y despistó hacia la banquina externa, para continuar su recorrido hasta impactar con su parte anterior izquierda a la parte posterior del semirremolque del Vehículo 2, que se encontraba allí estacionado. Producto de las fuerzas actuantes, el Vehículo 1 arrastró al Vehículo 2, hasta la detención de ambos.

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

### *Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta*

Se observaron huellas de neumático de unos 9,30 m sobre la banquina que indican que, antes del impacto, el camión rígido describió una trayectoria oblicua con dirección hacia el lado externo de la ruta.



Figura 9. Ingreso del camión rígido a la banquina y al terreno lindante. Fuente: JST, 2024

Según las huellas observadas sobre la banquina externa, por las fuerzas actuantes durante el choque, el camión rígido arrastró por unos 2 m al camión con semirremolque.



Figura 10. Huellas producidas por el arrastre del Vehículo 2. 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 camión rígido, antes del choque, desvió su trayectoria hacia el lateral derecho de la calzada.
- El camión con semirremolque se encontraba estacionado sobre la banquina y terreno contiguo.
- El choque se produjo entre la parte anterior izquierda del camión rígido y la posterior del semirremolque.
- Producto del impacto, el camión con semirremolque fue inducido a traslación.

## 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:

- Unidad Fiscal de Instrucción y Juicio 7 de San Pedro
- Destacamento Policial de Gobernador Castro

- Policía Científica de San Pedro
- Bomberos Voluntarios
- Concesión vial Corredores Viales SA
- Policía Científica Morguera de San Nicolás

### **3. OBSERVACIONES**

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los aspectos de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Factores organizacionales de las empresas [AC2]
- Diseño / características de la vía [VC1]
- Gestión de obstrucciones en la vía [VC23]

### **4. LIMITACIONES**

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

- Al momento del relevamiento de campo, se encontraron camiones estacionados sobre la banquina externa, lo que dificultó la tarea de registro de indicios. Además, las unidades involucradas en el accidente habían sido retiradas del lugar.



**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE