

# JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



## INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-88193391- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 175. IP. Pasajeros. Colisión. Talento. Mendoza

Resultados: daños materiales

Fecha y hora: 26 de julio de 2023 8:15 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus doble piso y un automóvil particular

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero  
la gente*



Ministerio de Transporte  
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 31/8/2023

En relación con el suceso ocurrido el 26/7/2023, 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](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: 175. IP. Pasajeros. Colisión. Talento.

Mendoza. 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

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. ACCIONES DESARROLLADAS .....</b>	<b>7</b>
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. RESEÑA DEL SUCESO .....</b>	<b>7</b>
<b>2.2. FACTORES FÍSICOS .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2.1. VÍA Y ENTORNO .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS .....</b>	<b>13</b>
<b>2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO .....</b>	<b>16</b>
<b>2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO .....</b>	<b>17</b>
<b>2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO .....</b>	<b>17</b>
<b>2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....</b>	<b>18</b>
<b>2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO .....</b>	<b>21</b>
<b>3. OBSERVACIONES .....</b>	<b>21</b>
<b>4. LIMITACIONES.....</b>	<b>21</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 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 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

A/D: A determinar

---

<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-2023-90424716-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 las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI.
- Se solicitaron las actuaciones oficiales a la Unidad de Juzgados de Tránsito de la Ciudad de Mendoza.

## 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

Un ómnibus doble piso (Vehículo 1) que circulaba por el carril central de calle Montevideo con dirección de este a oeste, dobló hacia su izquierda para tomar calle 9 de Julio hacia el sur. En momentos de realizar el giro, se produjo la colisión con un automóvil particular (Vehículo 2) que circulaba por el carril izquierdo en igual dirección





y sentido que el Vehículo 1. Producto del accidente, no resultaron personas lesionadas, solo daños materiales en los vehículos involucrados.



Figura 1. Posición final de los vehículos involucrados. Fuente: [El Sol](#), 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 accidente ocurrió en la intersección de calles Montevideo y 9 de Julio de la Ciudad de Mendoza, correspondiente a la 2° Sección de la capital provincial, ubicado en las coordenadas geográficas: -32.892589, -68.841224, lindante con la Plaza España.



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	Calle
Configuración	3 carriles de circulación y 1 de estacionamiento sobre calle Montevideo de único sentido
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Amanecer



Medio	
Iluminación artificial	Funcionando
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Fallas visibles sobre el pavimento, sin relación con el suceso investigado

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

La calle Montevideo (donde ocurrió la colisión) presenta cuatro carriles con un ancho total de 10,1 metros: tres de circulación y uno de estacionamiento sobre el margen derecho (norte). El ancho del carril izquierdo es de 2,7 metros, tanto el carril central como el carril derecho de circulación son de 2,5 metros y el carril de estacionamiento es de 2,4 metros. Dicha arteria es de pavimento asfáltico, con único sentido de circulación de este a oeste.

El carril de estacionamiento de calle Montevideo (previo a la intersección donde ocurrió el hecho) se encuentra habilitado para vehículos de cuatro o más ruedas en forma de aparcamiento en línea (un vehículo se sitúa detrás del otro, creando una fila) y vehículos de dos ruedas en forma de aparcamiento en batería (los vehículos quedan juntos por sus laterales). Esta última, se encuentra próxima a la bocacalle.

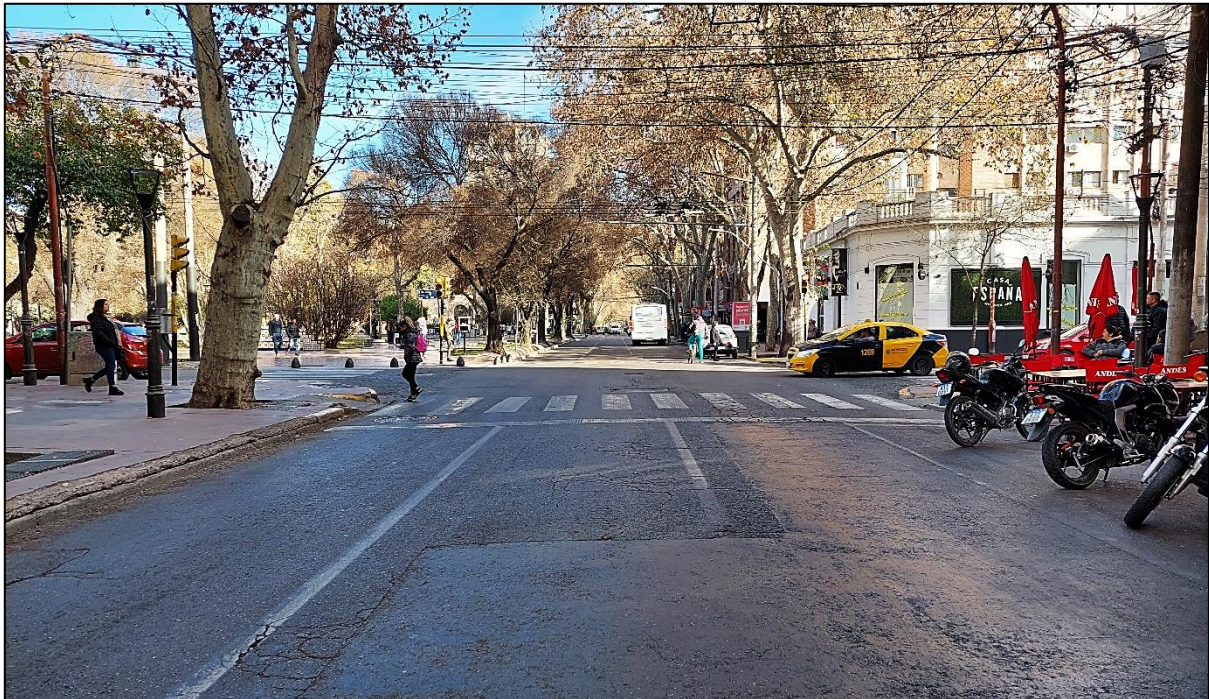


Figura 3. Vista general de calle Montevideo hacia el oeste. Fotografía tomada 2:15 horas después del suceso. No se localizaron vestigios materiales del suceso. Fuente: JST, 2023

La calle 9 de Julio, por su parte, consta de tres carriles con un ancho total de 10,1 metros: dos de circulación y uno de estacionamiento sobre el margen izquierdo (este). Su superficie es de pavimento hormigonado, con único sentido de circulación de norte a sur.

El carril de estacionamiento de calle 9 de Julio – hacia el sur de la intersección en referencia – (próximo al lugar del accidente) se encuentra sobre el margen izquierdo y está habilitado para vehículos de cuatro o más ruedas, en forma de aparcamiento en línea.

Además, las dos arterias urbanas cuentan a ambos costados de la vía, con cunetas (llamadas localmente acequias), cordones hormigonados y aceras.

Sobre ambas calzadas, se observan fallas visibles sobre el pavimento, donde se observan grietas y ondulaciones. Asimismo, se observan parches en distintos sectores del pavimento.

*Señalización luminosa*



La intersección se encuentra regulada por un semáforo de dos tiempos en servicio (en funcionamiento al momento del suceso).

### *Señalización horizontal*

Ambas arterias cuentan con los carriles demarcados (primero con línea discontinua blanca y próximo a la bocacalle con línea continua blanca), línea de detención y senda peatonal.

Al mismo tiempo, los carriles donde no está permitido el estacionamiento presentan los cordones pintados (con partes despintadas) de color amarillo y los carriles donde si está permitido el estacionamiento, presentan los cordones pintados de color verde.

### *Señalización vertical*

La calle Montevideo (de este a oeste) previo a la intersección con calle 9 de Julio, cuenta con la siguiente cartelería: estacionamiento medido y estacionamiento exclusivo de motos, ambos sobre el margen derecho (norte) de la vía.

La calle 9 de Julio (de norte a sur) previo a la intersección con calle Montevideo, cuenta con la siguiente cartelería: prohibido estacionar, estacionamiento medido, parada de transporte público de pasajeros, estacionamiento exclusivo de motos. El primer y tercer cartel nombrado se encuentran sobre el margen derecho (oeste), en tanto que los dos restantes se encuentran sobre el margen izquierdo (este). Luego de la intersección con calle Montevideo (sur) cuenta con la siguiente cartelería: estacionamiento medido, prohibido estacionar y parada de transporte público de pasajeros. El primer cartel nombrado se encuentra sobre el margen izquierdo (este), en tanto que los dos restantes se encuentran sobre el margen derecho (oeste).

Cabe destacar que, sobre la ochava de la esquina suroeste de la intersección, correspondiente con la Plaza España, se encuentra empotrado un cartel nominal. Además, en la misma zona, existen bolardos hormigonados anclados al suelo, destinados a impedir el paso de vehículos a áreas peatonales.



## 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

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.

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: OTQ729	Tipo: Ómnibus doble piso
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	Comil
	Modelo	Doble piso
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	0-500 RSD
Tacógrafo	Sí	
Año	2015	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	(124) Roberto Polentarutti
	Resultado	Apto
	Realizada	2/2/2023
	Vencimiento	2/8/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	42	
Empresa	Talento Bus SRL	
Interno	1510	
	Vencimiento	2/2/2024
Seguro	Estado	Vigente
	Ocasión de servicio	Sí
Servicio no regular	Clase y modalidad	Turismo nacional. Circuito cerrado nacional
	Lista de pasajeros	Sí
	Origen	Chaco, Presidencia Roque Sáenz Peña
	Destino	Mendoza, Mendoza



	Vía	Montevideo
Sentido de circulación	Desde	Este
	Hacia	Oeste
Ubicación de daños	Lateral izquierdo	



Figura 4. Fotovalidación RTO del Vehículo 1. Fuente RTO, CENT, 2023

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020603	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Barras de Torsión, Estabilizadoras y Tensoras > Mal estado de bujes	bujes de tensores del 2º eje (inferiores)

Figura 5. Anomalías detectadas en la Revisión Técnica Obligatoria del Vehículo 1. Fuente RTO, CENT, 2023

### *Daños en el Vehículo 1*

Abrasiones transversales y hundimiento en zona media del sector bajo del lateral izquierdo del ómnibus.



Figura 6. Daños materiales del Vehículo 1. Se observa transferencia de pintura blanca sobre el lateral izquierdo del rodado. Fuente: Acta de accidente Nro. 1740 de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (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	Citroën	
Modelo	C-Elysee	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Montevideo
	Desde	Este
	Hacia	Oeste
Ubicación de daños	Anterior. Lateral derecho	

#### *Daños en el Vehículo 2*

Desprendimiento del paragolpes delantero, descuadre del capó, rotura y desprendimiento del guardabarros delantero derecho, rotura de faros delantero derecho, abrasiones y hundimiento del panel de puerta delantera derecha, abrasiones





sobre carcasa de espejo retrovisor delantero derecho, rotura del neumático delantero derecho, abrasiones sobre la llanta delantera derecha.



Figura 7. Daños materiales del Vehículo 2 (blanco). Sector anterior y lateral derecho afectados.  
Fuente: Acta de accidente Nro. 1740 de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, 2023

Tabla 4. Documento Universal de Transporte, servicio no regular

<b>Empresa contratada</b>	
Nombre	Talento Bus SRL
Clase y modalidad	Turismo nacional. Circuito cerrado nacional
Número de DUT	68848-957858
Fecha inicio de servicio	24/7/2023
Fecha fin de servicio	30/7/2023
Origen	Argentina, Chaco, Presidencia Roque Sáenz Peña
Destino	Argentina, Mendoza, Mendoza
<b>Conductor</b>	
Declarado	Coincide

### 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 del vehículo involucrado en el suceso.



### 2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	68848
Fecha de inscripción	15/11/2022
Clase y modalidad	Turismo integrado, Turismo nacional, Contratado interurbano
Jurisdicción	Nacional

### 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	61	Ileso
Conductor 2	Vehículo 1	Pausa operativa	Varón	A determinar	Ileso

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

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Municipalidad Presidencia Roque Sáenz Peña, Chaco	A determinar
	Sistema	Municipal	A determinar
	Clase	D2	A determinar
	Vencimiento	10/1/2028	A determinar
LiNTI	Categoría	A2LD Interurbano Internacional de larga distancia	A2LD Interurbano Internacional de larga distancia
		A2OL Interurbano internacional de oferta libre	A2OL Interurbano internacional de oferta libre
		A2TR Interurbano internacional de turismo	A2TR Interurbano internacional de turismo
Vencimiento		31/12/2023	15/9/2023

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



Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
40	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones
1	Vehículo 2	Conducción	Sin 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.

El Vehículo 1 circulaba por el carril central de calle Montevideo con dirección de este a oeste, mientras que el Vehículo 2 lo hacía por el carril izquierdo, en igual sentido que el Vehículo 1.

Una vez que llegan a la intersección con calle 9 de Julio, el Vehículo 1 dobló hacia su izquierda para tomar por dicha arteria hacia el sur. En momentos de realizar el giro, se produjo la colisión con el Vehículo 2, mediante una colisión oblicua central (cuando el ángulo que forman los ejes longitudinales de los vehículos no es de 90°).

La posición final original de los vehículos partícipes, inmediatamente luego de la colisión, fue: mayor parte del Vehículo 1 sobre la encrucijada, próximo a la bocacalle sur de calle 9 de Julio, con su frente orientado hacia el suroeste y con los ejes traseros situados sobre la senda peatonal este de calle Montevideo. Mientras tanto, el Vehículo 2 quedó entre el ómnibus antes situado y la ochava sureste de la intersección, también con su frente orientado hacia el suroeste.



Figura 8. Vista general de calle Montevideo de este a oeste. Se observa la posición final de los vehículos involucrados inmediatamente después de la colisión. Fuente: [Diario Mendoza](#), 2023

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

Con la presencia de personal de tránsito municipal y previo al arribo de los peritos municipales, el Vehículo 1 modificó su posición final, estacionando en línea sobre el margen derecho (norte) de calle Montevideo, pasando calle 9 de Julio.

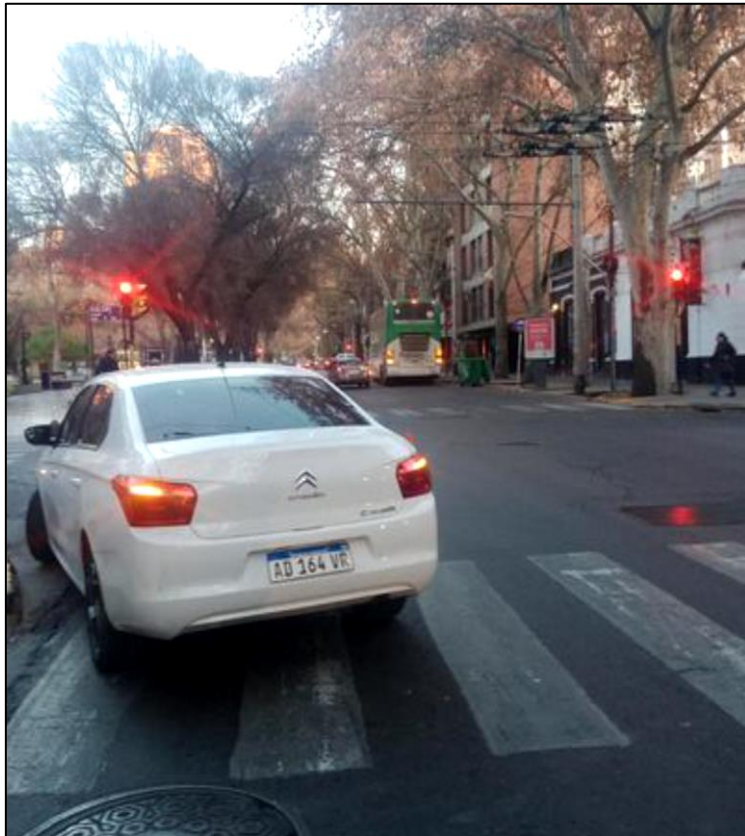


Figura 9. Posición de los vehículos involucrados al momento del arribo de los peritos municipales.  
Fuente: Acta de accidente Nro. 1740 de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, 2023

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

- El Vehículo 2 circulaba por el carril izquierdo, en tanto el Vehículo 1 circulaba por el carril central de la misma arteria, con igual sentido.
- De acuerdo a lo manifestado por los conductores involucrados en el acta vial municipal, ambos tenían intenciones de giro hacia su izquierda.
- El Vehículo 2 pudo haber quedado en algún momento de su recorrido, en zona de ángulo muerto o punto ciego del conductor del Vehículo 1.
- Debido a las dimensiones del Vehículo 1, este requiere mayor ángulo de giro para doblar en una intersección urbana.
- No se localizaron en el lugar vestigios materiales producto 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:

- Dirección de Tránsito de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza
- Departamento de Accidentología de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza
- Juzgado de Tránsito 1 de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza

## 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:

- Ángulos muertos o puntos ciegos en ómnibus de doble piso
- Infraestructura vial: mantenimiento de la vía

## 4. LIMITACIONES

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

- Liberación del lugar del suceso y de los vehículos involucrados previo al arribo de la JST.