

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-21479370- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 212. IP. Pasajeros y cargas. Colisión. Ezeiza. Buenos Aires

Resultados: 3 personas lesionadas

Fecha y hora: 28 de febrero de 2024 11:00 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus doble piso y 1 camión con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 3 de abril de 2024

En relación con el suceso ocurrido el 28/02/2024, 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: 212. IP. Pasajeros y cargas. Colisión.

Ezeiza. 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	12
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	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	20
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	21
3. OBSERVACIONES.....	22
4. LIMITACIONES.....	22

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente 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, 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 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; 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

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

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-2024-23390298-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 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 28 de febrero de 2024 a las 11:00, en el kilómetro 30,8 de la Autopista Ezeiza-Cañuelas, en la localidad de Ezeiza, circulaba desde Ciudad Evita hacia Tristán Suárez un camión con semirremolque (Vehículo 1) que, por razones que se investigan, fue colisionado por alcance por un ómnibus doble piso (Vehículo 2) que circulaba en el mismo sentido, por detrás del camión. Producto del accidente se registraron 3 pasajeras lesionadas, 3 conductores ilesos y daños en el Vehículo 2.



Figura 1. Vehículos 1 y 2 sobre la banquina. Fuente: Comisaría 4, Barrio Uno, 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.

Vía y entorno

El suceso tuvo lugar en la autopista Ezeiza-Cañuelas, en dirección hacia la localidad de Tristán Suárez, en las coordenadas geográficas -34.815462, -58.510710 a 400 metros al norte del mojón kilométrico 31.



Figura 2. Mapa de localización de suceso. Fuente JST, 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	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No

Medio	
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	La calzada está dividida por un cantero central de pasto con barreras de contención metálicas

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo relevado, la autopista Ezeiza-Cañuelas presenta una geometría recta, con dos carriles por cada sentido de circulación. A continuación, las descripciones estarán enfocadas en el sentido de circulación norte-sur, desde Ciudad Evita hacia Tristán Suárez, donde ocurrió el suceso investigado.

La calzada presenta barreras de contención metálica a ambos lados, y una banquina asfaltada del lado derecho. En el cantero central, se observó la presencia de árboles y columnas de iluminación. La calzada se encuentra delimitada a ambos lados por una línea blanca continua, y una línea blanca discontinua divisoria de carriles (ver Figura 3).



Figura 3. Vista de la vía en la zona del suceso. Fuente: JST, 2024

Como señalización vertical previa a la zona del suceso, se relevó el mojón kilométrico 30,5 y un cartel informativo de “Precaución zona de niebla” (ver figuras 4 y 5).



Figura 4. Mojón kilométrico 30,5. Fuente JST, 2024



Figura 5. Cartel informativo "Precaución zona de niebla". Fuente JST, 2024

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: JWK915	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Mercedes Benz		
Modelo	AXOR 1933 S		
Año	2011		
Tipo de caja	TPE (plato de enganche)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	020-060 Verificación Olavarría SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	5/6/2023	
	Vencimiento	5/6/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	17/6/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	A determinar		
Dominio: AC630UO		Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Bonano		
Modelo	Semirremolque volcador trasero 2		
Año	2018		
Tipo de caja	TBV (batea volcable)		
Configuración de ejes	1D-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-057 Ceviara SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	11/5/2023	
	Vencimiento	11/5/2024	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	2/8/2022	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	A determinar		
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	A determinar	
	Origen	A determinar	
	Destino	A determinar	
Sentido de circulación	Vía	Au. Ezeiza-Cañuelas	
	Desde	Ciudad Evita	

Hacia

Tristán Suárez

Fotovalidación



Figura 6. Fotovalidación camión tractor. Fuente: RTO, CENT, 2024

Fotovalidación



Figura 7. Fotovalidación semirremolque tipo batea. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El vehículo había sido retirado del lugar al momento del relevamiento. No se obtuvieron imágenes en cantidad y calidad suficientes como para realizar una determinación de daños. Se estima que el sector contactado sería el posterior izquierdo del semirremolque del Vehículo 1, pendiente de confirmación.

Tabla 2. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros)	Dominio: LJP307	Tipo: Ómnibus interurbano 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	Sudamericanas
	Modelo	F50 DP 62 B
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	O-500 RSD
Tacógrafo	VDO 08416975	
Año	2018	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	010-084 Inspección Técnica San Justo SA
	Resultado	Apto
	Realizada	7/2/2024
	Vencimiento	7/6/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	62	
Empresa	Puerto Deseado Turismo SRL	
Interno	320	
Seguro	Vencimiento	6/9/2024
	Estado	Vigente
Servicio no regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Turismo nacional
	Lista de pasajeros	A determinar
	Origen	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
	Destino	Pinamar, Buenos Aires
Sentido de circulación	Vía	Au. Ezeiza-Cañuelas
	Desde	Ciudad Evita
	Hacia	Tristán Suárez
Ubicación de daños	Anterior	

► Fotovalidación



Figura 8. Fotovalidación vehículo 2. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

Se registraron daños en el sector anterior, con mayor incidencia sobre la parte derecha del vehículo, que incluyen rotura de parabrisas superior e inferior y ventanillas superior e inferior del lado derecho, rotura de parantes con deformación en sentido anteroposterior, rotura de carrocería en el sector derecho de la parte frontal y rotura de espejo retrovisor derecho.



Figura 9. Daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 10. Daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 11. Daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 4. Documento Universal de Transporte, servicio no regular

Empresa contratada	
Nombre	Puerto Deseado Turismo SRL
Clase y modalidad	Turismo nacional
Número de DUT	13072-1142344
Fecha inicio de servicio	28/2/2024
Fecha fin de servicio	4/3/2024
Origen	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Destino	Pinamar, Buenos Aires
Conductor	
Declarado	Coincide

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.

Empresa operadora del servicio

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

Certificado RUTA	B314325
Fecha de inscripción	15/1/2022
Tipo de transportista	Fletero
Categoría del transportista	Transporte de Carga Fraccionada, Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Propia

Tabla 6. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	4833
Fecha de inscripción	1/3/2015
Clase y modalidad	Turismo nacional
Jurisdicción	Nacional

Personal involucrado

Tabla 7. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Ileso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Ileso
Conductor 3	Vehículo 2	Pausa operativa	Varón	A determinar	Ileso

Tabla 8. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2	Conductor 3
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	A determinar	<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano Internacional de larga distancia • Interurbano Internacional de Oferta libre • Interurbano Internacional de turismo • Portuario y aeroportuario h/5 pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> • Interurbano Internacional de larga distancia • Interurbano Internacional de Oferta libre • Interurbano Internacional de turismo
	Vencimiento	A determinar	31/12/2024	31/12/2024

Tabla 9. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
3	Vehículo 2	Pasajeras	Con lesiones
A/D	Vehículo 2	Pasajeras y pasajeros	Sin lesiones

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

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 suceso, el camión con batea (Vehículo 1) circulaba por el carril derecho de la Autopista Ezeiza-Cañuelas en dirección desde Ciudad Evita hacia Tristán Suárez. Por detrás de dicho vehículo, en la misma vía de circulación y carril, circulaba el ómnibus doble piso (Vehículo 2).

Por motivos que se investigan, el Vehículo 1 fue impactado por alcance en su sector trasero por el Vehículo 2, el cual impactó con su sector frontal derecho.



Figura 12. Vidrios presentes en la zona de impacto. Fuente JST, 2024



Figura 13. Vehículos 1 y 2 desplazados hacia la banquina para restablecer el tránsito. Fuente: Comisaría 4, Barrio Uno, 2024

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:

- Ambos vehículos circulaban por el carril derecho
- El Vehículo 2 circulaba por detrás del Vehículo 1
- El Vehículo 2 colisionó por alcance al Vehículo 1
- Los daños en el sector derecho del Vehículo 2 son compatibles con un intento de maniobra de esquivar por parte de su conductor
- No se registraron huellas de frenado ni de derrape sobre la calzada

Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Comisaria 4, Barrio Uno, Ezeiza
- SAME
- Corredores Viales
- Bomberos Voluntarios Ezeiza

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:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Tecnologías ADAS [VH13]
- Acciones de preservación del escenario del suceso [RP2]

4. LIMITACIONES

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

- Al arribo de la JST, el Vehículo 1 se había retirado y el Vehículo 2 había sido desplazado del lugar del suceso y se encontraba en la colectora de la autopista, por lo cual no pudieron constatarse las posiciones finales de las unidades de manera precisa y otros datos técnicos de interés accidentológico.
- Al no haber heridos de gravedad, las autoridades policiales no realizaron actas, la fiscalía no inició una investigación y todo quedó en un acuerdo entre las partes por medio de las aseguradoras, lo que no permitió la recolección de información oficial complementaria.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE