

Informe preliminar

Expediente: EX-2023-147772708- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 198. IP. Pasajeros. Colisión. Monte Castro. CABA

Resultados: 4 personas lesionadas

Fecha y hora: 11 de diciembre de 2023 9:34 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus urbano, 1 vehículo particular tipo SUV

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, [colocar fecha]

En relación con el suceso ocurrido el 11/12/2023, 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 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: 198. IP. Pasajeros. Colisión. Monte Castro. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

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	8
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	15
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	15
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	15
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	16
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	20
3. OBSERVACIONES	20
4. LIMITACIONES.....	20



INTRODUCCIÓN

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

SUV: Sport Utility Vehicle (inglés para vehículo utilitario deportivo)

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-2023-149878797-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 solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se obtuvieron, en el lugar del suceso, información de las personas involucradas por parte de la policía

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 11 de diciembre de 2023, en la intersección de las calles Sanabria y Arregui, en el barrio de Monte Castro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se produjo una colisión entre un ómnibus urbano (Vehículo 1) que circulaba por calle Sanabria y un SUV

particular (Vehículo 2) que circulaba por la calle Arregui. Como resultado del accidente, se registraron cuatro personas lesionadas y daños en los vehículos.



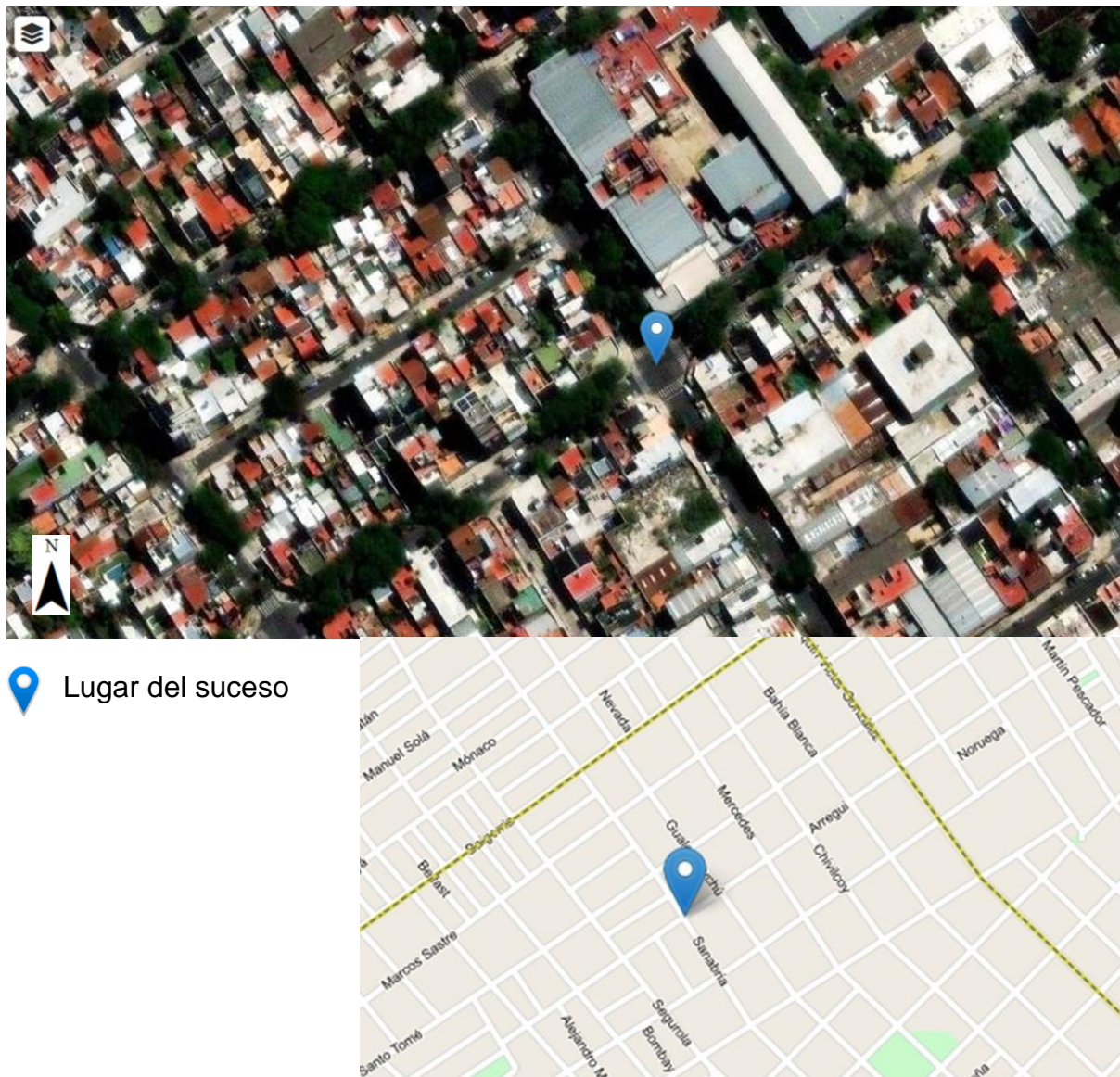
Figura 1. Posiciones finales de los vehículos. Fuente: JST, 2023

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 tuvo lugar en la intersección de las calles Sanabria y Arregui, en el barrio de Monte Castro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.615180, -58.502861.




 Lugar del suceso

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

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Calle
Configuración	Calzada única con un sentido de circulación
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia

Medio	
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La calle Sanabria presenta una configuración recta y un único sentido de circulación hacia el noroeste, desde la calle Lascano hacia la calle Santo Tomé, con un ancho entre aceras de 10,6 m.



Figura 3. Vista desde la calle Sanabria, previo a la intersección. Fuente: JST, 2023

La calle Arregui presenta una configuración recta y un único sentido de circulación hacia el sudoeste, desde la calle Gualaguaychú hacia la calle Segurola, con un ancho de 9,20 m entre aceras.



Figura 4. Vista desde la calle Arregui, previo a la intersección. Fuente: JST, 2023. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Señalización vertical de calles y alturas. Fuente: JST, 2023



Figura 6. Señalización horizontal urbana de línea de detención y senda peatonal. Fuente: JST, 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 (pasajeros urbano)	Dominio: OTO644	Tipo: Ómnibus urbano
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	Todo Bus SA
	Modelo	No aplica
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	MT 15.0 LE
Año	2015	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	010-070 EducAuto SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	2/10/2023
	Vencimiento	2/4/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	25	
Empresa	Sociedad Anónima Expreso Sudoeste	
Interno	76	
	Vencimiento	1/4/2024
Seguro	Estado	
	Vigente	
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	85
	Ramal	Quilmes - Ciudadela
Sentido de circulación	Vía	Sanabria
	Desde	Lascano
	Hacia	Santo Tomé
Ubicación de daños	Anterior	



Figura 7. Fotovalidación del ómnibus dominio OTO644 al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

Daños en el sector anterior con mayor incidencia en el tercio derecho, con una fuerza actuante con sentido hacia el sector posterior. Deformación de paragolpes extremo derecho y parabrisas.



Figura 8. Daños producto de la colisión con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: SUV	
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	Toyota	
Modelo	SW4	
Caja	No aplica	
Uso	Particular	
Sentido de circulación	Vía	Arregui
	Desde	Gualeguaychú
	Hacia	Segurola
Ubicación de daños	Lateral izquierdo y lateral derecho	

Daños en el Vehículo 2

Deformación y rotura de puertas izquierdas, ventanillas, espejos retrovisores laterales, techo y parabrisas producto de la colisión con el Vehículo 1. Las deformaciones del lateral derecho se produjeron por el contacto con la calzada luego del vuelco.

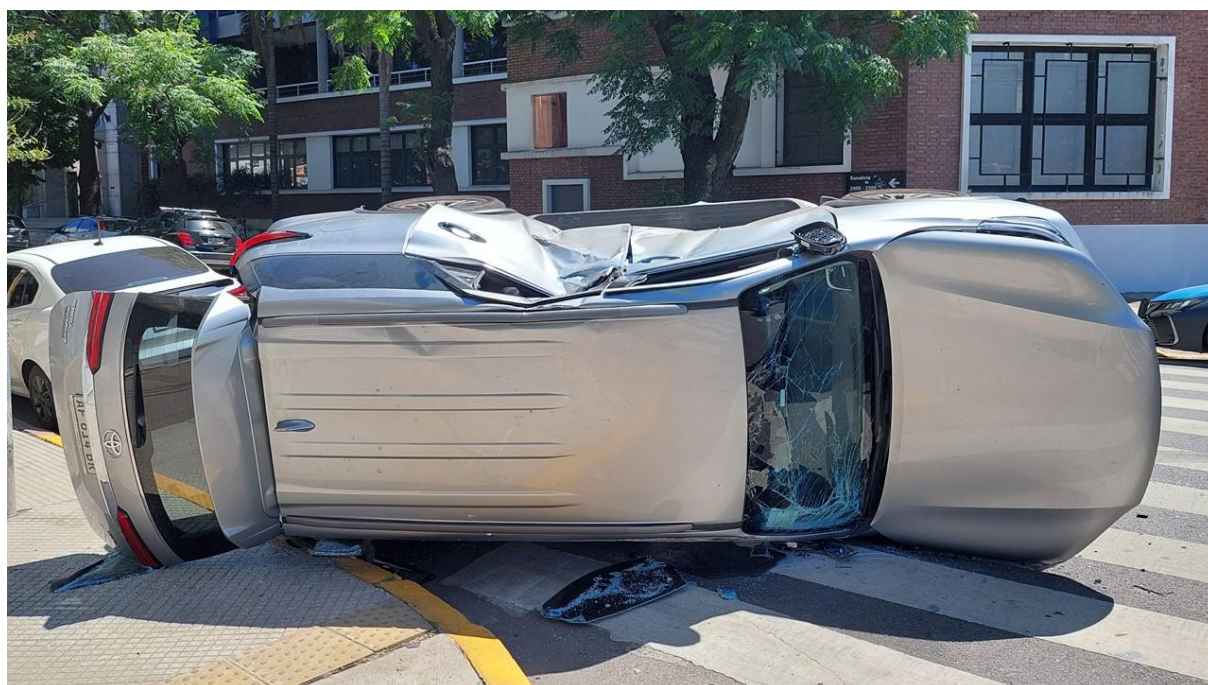


Figura 9. Daños producto de la colisión y posterior vuelco. Fuente: JST, 2023

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

Número de empresa	359
Fecha de inscripción	7/2/1997
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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	50	Lesionado

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Ituzaingó
	Sistema	Nacional
	Clase	A, B, C, D, E
	Vencimiento	17/2/2024
LiNTI	Categoría	A1OL, A1TP, A1TR, A2LD, A2OL, A2TR
	Vencimiento	29/5/2024

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
A/D	Vehículo 1	Pasajero	A determinar
1	Vehículo 2	Conducción	Con lesiones

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

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Acompañante	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.

Sobre la calle Sanabria circulaba el Vehículo 1 y sobre la calle Arregui circulaba el Vehículo 2. Cuando ambos vehículos se encontraban próximos al centro teórico de la intersección, el Vehículo 1 impactó con su sector frontal derecho al lateral izquierdo del Vehículo 2. Lo expresado quedó determinado por el quiebre en la finalización de la huella de frenado preimpacto del Vehículo 1 y las deformaciones de los vehículos.

Previo a la zona de colisión, se observó una huella de frenado de 6 m de largo, correspondiente al neumático dual trasero izquierdo del Vehículo 1, otra de 4,8 m, correspondiente al neumático delantero izquierdo, y la restante del neumático delantero derecho de 4 m, generadas producto de la maniobra defensiva realizada por el conductor. La huella perteneciente al neumático delantero izquierdo presentó, a 90 cm de su inicio, un cambio de sentido que determinó la zona de colisión.

Luego del impacto, el Vehículo 1 rotó hacia su izquierda, se desplazó en sentido hacia la ochava oeste por un espacio de 3,9 m y detuvo su marcha. Producto de la colisión, el Vehículo 2 rotó hacia su izquierda, se desplazó también en sentido hacia la ochava oeste y volcó hacia el lateral derecho. Esta trayectoria posimpacto quedó evidenciada por la huella de tipo brochazo.

La posición final del Vehículo 1 se encontró sobre el centro de la intersección, su sector anterior orientado hacia la ochava oeste y próximo a la senda peatonal que conecta las ochavas norte y este. El Vehículo 2 finalizó sobre dicha senda peatonal, próximo a la acera norte de la calle Arregui, volcado sobre su lateral derecho.



Figura 10. Inicio huella preimpacto neumático trasero izquierdo del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023



Figura 11. Continuación de las huellas de frenada preimpacto del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

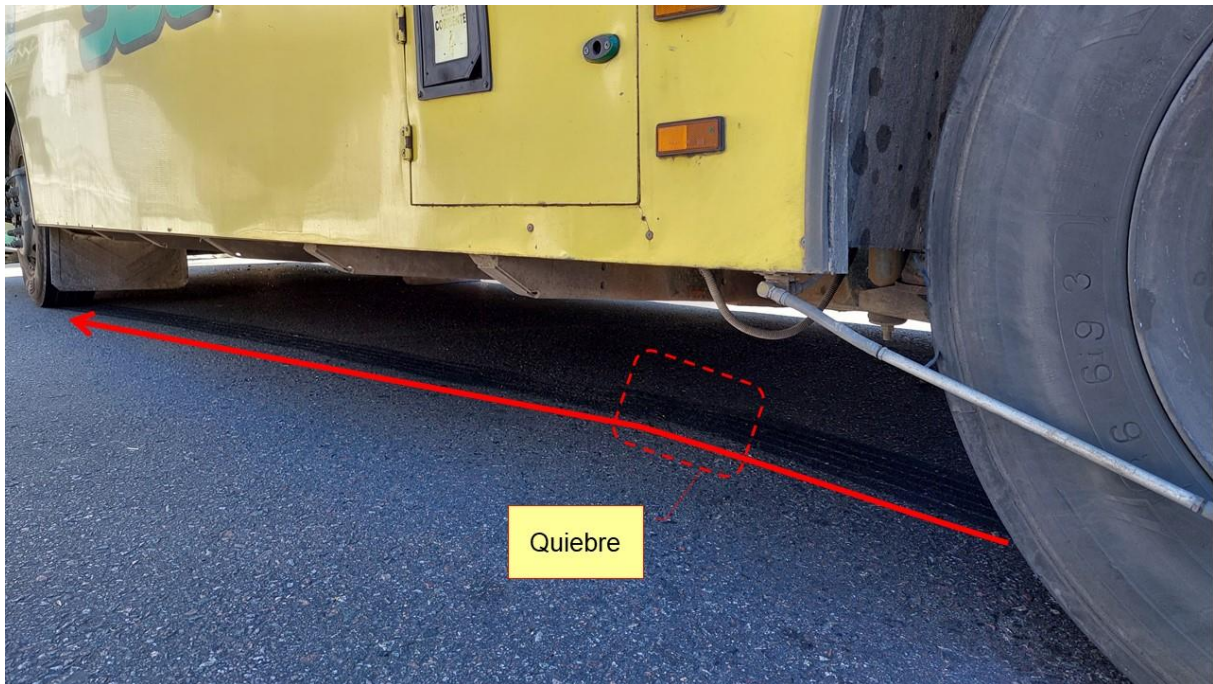


Figura 12. Quiebre de la huella de frenado del neumático delantero izquierdo que indica la zona de impacto. Fuente: JST, 2023



Figura 13. Huella del neumático delantero derecho del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

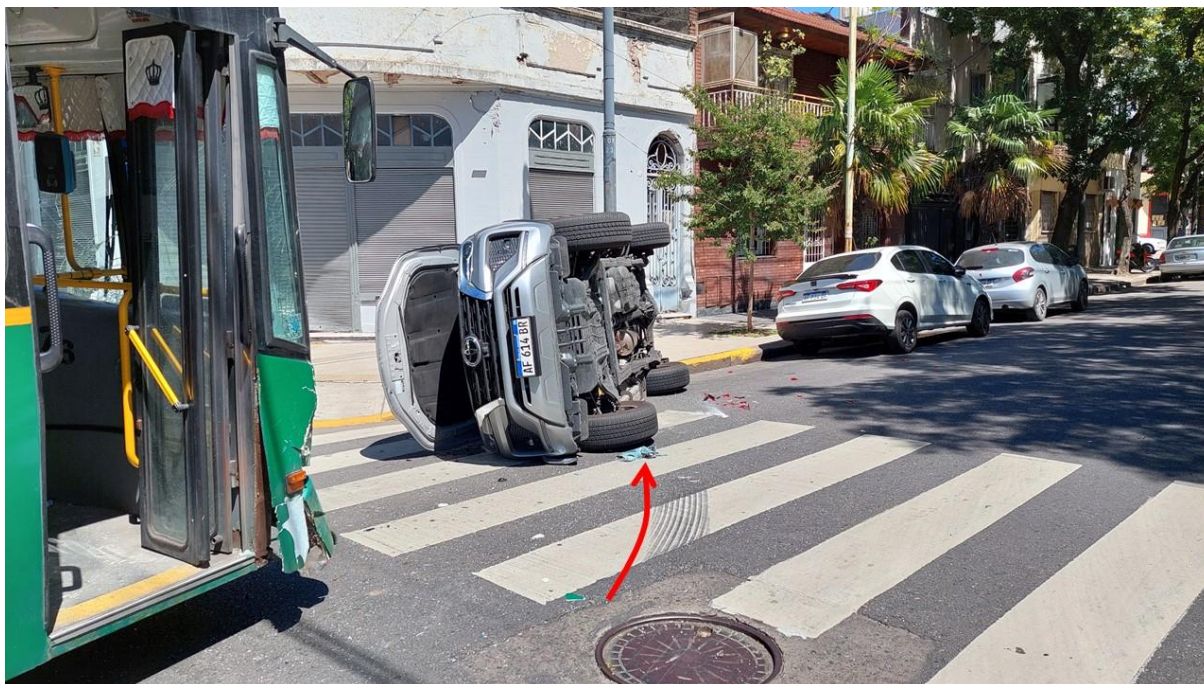


Figura 14. Posición final y huella posimpacto del Vehículo 2. Fuente: JST, 2023



Figura 15. Posiciones finales de los vehículos, vista desde la calle Arregui. Fuente: JST, 2023

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

- El conductor del Vehículo 1 realizó una frenada preimpacto

- No se relevaron elementos fijos que obstaculicen la línea de mutua visión
- La calzada se encontraba seca y la visibilidad era buena

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 10 A. Policía de la Ciudad
- SAME
- CABA, Agente de tránsito

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:

- Aspectos vinculados a la seguridad de las vías de tránsito y condiciones de circulación
 - Señalización
 - Señalización horizontal / vertical (evaluar cruce peligroso o alto flujo de tránsito)

4. LIMITACIONES

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

- No se pudo entrevistar a los conductores y pasajeros
- Las personas entrevistadas al momento del relevamiento no se encontraban presentes al momento de ocurrido el suceso

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE