

Informe preliminar

Expediente: EX-2023-149849306- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 199. IP. Pasajeros y cargas. Colisión y vuelco. Palermo. CABA

Resultados: 3 personas lesionadas

Fecha y hora: 15 de diciembre de 2023 9:30 (UTC-3)

Vehículos: 1 ómnibus urbano y 1 camioneta *pick up*

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, [colocar fecha]

En relación con el suceso ocurrido el 15/12/2023, 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: 199. IP. Pasajeros y cargas. Colisión y vuelco. Palermo. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	17
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	17
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
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 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

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

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-2024-23672842-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 vehículo 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 empresa involucradas
- Se consultaron las licencias en la base de datos de LiNTI
- 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 15 de diciembre de 2023, en el cruce de la avenida Santa Fe con la calle Aráoz, en el barrio de Palermo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se produjo la colisión entre un ómnibus urbano (Vehículo 1) que circulaba por av. Santa Fe desde Scalabrini

hacia Julián Álvarez y una camioneta pick up (Vehículo 2) que circulaba por Aráoz desde Güemes hacia Arenales. Luego del impacto, el Vehículo 2 volcó. Como consecuencia del accidente se registraron tres personas lesionadas, daños en los vehículos y daños en la vía.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos 1 y 2. 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 avenida Santa Fe y calle Aráoz, en el barrio de Palermo, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.5858541, -58.4150992.

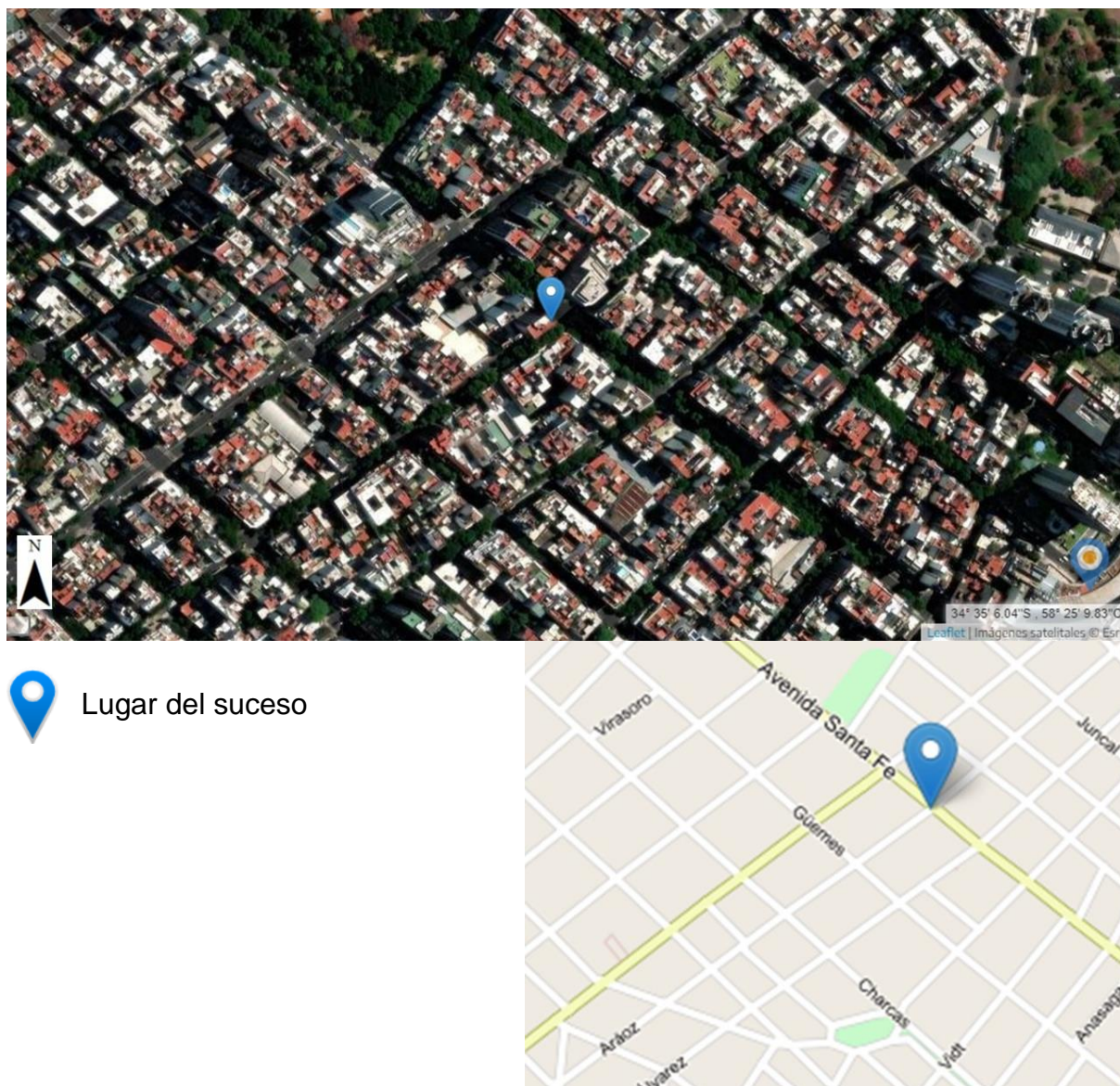


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida y calle
Configuración	Avenida Santa Fe: calzada única, doble sentido de circulación, tres carriles hacia la calle Julián Álvarez y dos en el opuesto. Calle Aráoz: único sentido de circulación, hacia la calle Arenales.
Geometría del tramo	Intersección tipo + Intersección tipo +

Medio	
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	Sí
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	La mutua visión entre los sentidos de circulación involucrados se encontraba parcialmente obstruida por un puesto de diarios y un árbol

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En el tramo donde ocurrió el suceso, la geometría de la vía es recta, con una intersección en forma de cruz entre la avenida Santa Fe y la calle Aráoz.

La avenida Santa Fe se encuentra constituida por una calzada única con doble sentido de circulación y tres carriles hacia el barrio de Julián Álvarez y dos carriles hacia la Raúl Scalabrini Ortiz. La calzada presenta un ancho de 18,7 m entre veredas.

Para la mano con sentido hacia el barrio de Julián Álvarez, se relevó señalización horizontal y vertical presente en la zona del suceso. Entre ellas, doble línea amarilla continua separadora de sentidos de circulación, líneas blancas discontinuas separadoras de carriles que se transforman en continuas previo a la intersección, flecha simple recta en carriles, línea transversal de detención y senda peatonal.

La calle Aráoz presenta un sentido de circulación, desde la calle Güemes hacia la calle Arenales. La calzada presenta un ancho entre aceras de 10 m, y como señalización horizontal se relevó línea transversal de detención y senda peatonal.

Cómo señalización vertical la intersección cuenta con carteles nomencladores de vías de circulación con flecha de sentido del tránsito. Para la avenida Santa Fe se relevó

indicador de sector de detención de ómnibus para ascenso y descenso de pasajeros y cartel de prohibido girar a la izquierda. La intersección se encuentra semaforizada.



Figura 3. Características de la avenida Santa Fe en el sentido hacia el barrio de Julián Álvarez y cartel de detención para el ascenso y descenso de pasajeros. Fuente: JST, 2023



Figura 4. Características de la calle Aróz en el sentido hacia la calle Arenales. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Señalización vertical y lumínica en la intersección. 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: AA865SG	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	Nuovobus
	Modelo	Menghi
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	0500U
Año	2017	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-062 RTO SA
	Resultado	Apto
	Realizada	27/10/2023

Vehículo 1 (pasajeros urbano)	Dominio: AA865SG	Tipo: Ómnibus urbano
	Vencimiento	27/4/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	28	
Empresa	Transportes Santa Fe SA CI	
Interno	76	
Seguro	Vencimiento	28/2/2024
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	39
	Ramal	Constitución- Plaza Italia
Sentido de circulación	Vía	Avenida Santa Fe
	Desde	Raúl Scalabrini Ortiz
	Hacia	Julián Álvarez
Ubicación de daños	Anterior	



Observaciones:

LÍNEA: 39 INTERNO: 76
 FICHA RCM AITA N°: 2778385
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 300.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
030401	L	Sistema de frenos > Prueba del Sistema de Freno > Fuerza de Frenada Parásita superior a 1kN. Excepto doble tracción en tándem no desacoplable.	200 EJE
10010202	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Círculo de Velocidad Máxima > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada del círculo de velocidad máxima	
10010302	L	Letreros e Indicadores > Letreros e Indicadores Exteriores > Placas o Bandas Retrorreflectivas > Estado deficiente y/o ubicación inadecuada	

Figura 6. Fotovalidación del ómnibus dominio AA865SG al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El Vehículo 1 presentó el desprendimiento del parabrisas, rotura del tercio central y derecho del sector anterior con desprendimiento de óptica, rotura de paragolpes, carrocería y parante.



Figura 7. Daños adquiridos por la colisión con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: UIF513	Tipo: Camioneta pick up
Categoría	N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Ford	
Modelo	F-100	
Año	1992	
Tipo de caja	TCCE (caja cerrada)	
Configuración de ejes	1S-1S	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	130-090 Marmaq SA
	Resultado	Apto
	Realizada	06/5/2022
	Vencimiento	06/11/2022

Vehículo 2 (cargas)	Dominio: UIF513	Tipo: Camioneta pick up
	Estado	Vencida
RUTA	Validación	Dado de baja
	Clase de carga habilitada	Sin datos
Ubicación de daños	Anterior, lateral izquierdo y lateral derecho	
	Ocasión de servicio	Sí
Servicio	Carga transportada	Electrodomésticos
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Aróoz
	Desde	Arenales
	Hacia	Güemes



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 1429158
 NRO. DE ICM: 117092
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 60.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
040503	L	Chasis > Motor Transmisión > Pérdidas de fluidos en el conjunto transmisión, sujeción	perdida de aceite
071201	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación exterior - Luces de Retroceso > Faltante o no funcionamiento	
09010101	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Pintura en mal estado y/o presencia de corrosión	
09010202	L	Carrocería > Exterior > Paragolpes > Paragolpes en mal estado y/o con deformaciones	trasero
1507	L	Documentación > Descripción Libre	ADECUAR TIPO DE VEHICULO DNRPA

Figura 8. Fotovalidación de la camioneta *pick up* dominio UIF503 al momento de la última revisión.

Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 adquirió daños en el sector anterior producto de la colisión con el Vehículo 1 y en el lateral derecho por el contacto con la calzada luego del vuelco en parte de la traslación posimpacto.



Figura 9. Pliegue de parantes y desprendimiento parcial de paneles del lateral izquierdo de la caja de carga. 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 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

Número de empresa	2039
Fecha de inscripción	12/12/1996
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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

Certificado RUTA	Dado de baja
Fecha de inscripción	Sin datos
Tipo de transportista	Sin datos
Categoría del transportista	Sin datos

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	A/D	Lesionado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A/D	Ileso

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
	Centro emisor	Lomas de Zamora	Merlo
Porte	Sistema	Nacional	Nacional
	Clase	B, C, D, E	A, B
	Vencimiento	12/8/2024	2/3/2028
LiINTI	Categoría	<ul style="list-style-type: none"> A1OL Urbano Suburbano-Oferta libre A1TP Urbano Suburbano-Transporte Publico A1TR Urbano Suburbano-Turismo A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre 	<ul style="list-style-type: none"> Cargas generales

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

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
	<ul style="list-style-type: none"> A2TR Interurbano Internacional de turismo 	
Vencimiento	23/11/2024	Vencida

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
2	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	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 avenida Santa Fe circulaba el Vehículo 1 con sentido hacia el barrio de Julián Álvarez y sobre la calle Aráoz circulaba el Vehículo 2. El impacto se produjo entre el sector frontal derecho del Vehículo 1 y el sector lateral izquierdo del Vehículo 2, cuando ambos atravesaban la intersección de las vías mencionadas. Lo expresado quedó determinado por el ángulo de colisión estimado a partir de las deformaciones de ambos vehículos y los restos de parabrisas y carrocería de ambos rodados sobre la calzada.

Luego del impacto, el Vehículo 1 se detuvo y finalizó en o muy próximo a la zona de colisión. El Vehículo 2 tras la colisión se desplazó en dirección hacia la calle Güemes por un espacio de 19,6 m. La trayectoria posimpacto quedó evidenciada por la ubicación de restos de vehículos, la huella de derrape que comenzó a 3,3 m, la huella de frenada que inició a 8 m y las efracciones posvuelco que comenzaron a 16,8 m.

El Vehículo 2 finalizó sobre la senda peatonal sobre calle Aráoz posterior al cruce, volcado sobre su lateral derecho.



Figura 10. Restos de los vehículos sobre la calzada y posiciones finales de los rodados. Fuente: JST, 2023

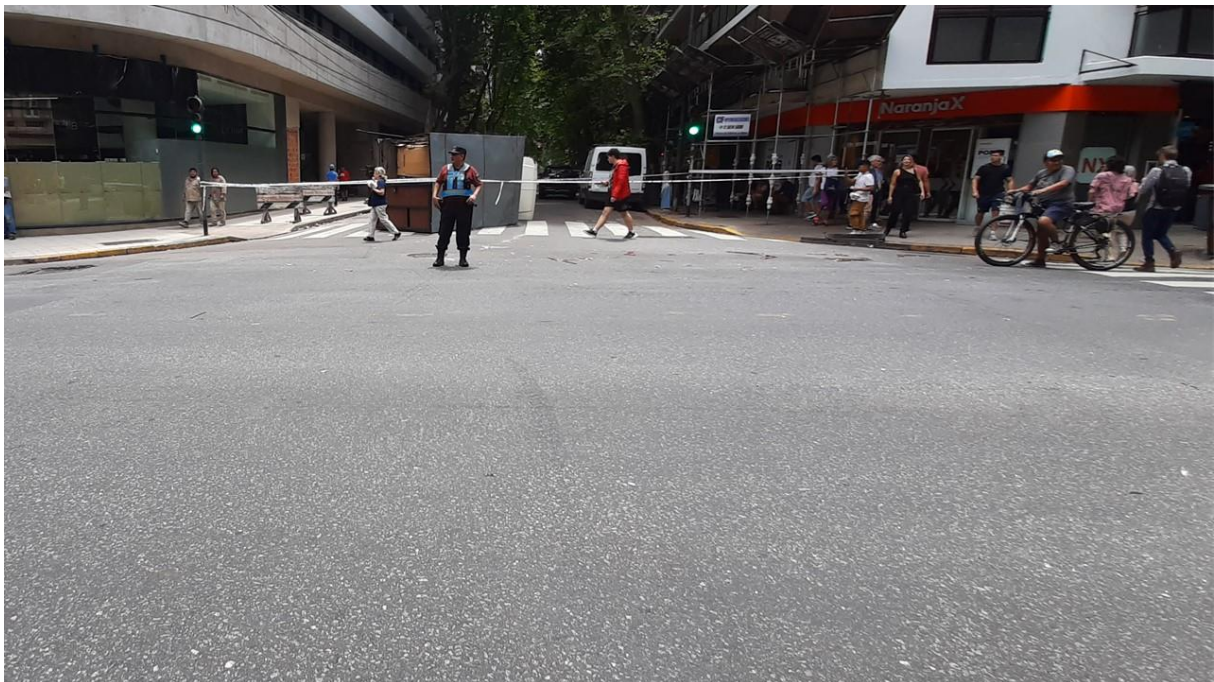


Figura 11. Huella de derrape que imprimió el Vehículo 2 luego de la colisión. Fuente: JST, 2023



Figura 12. Efracciones generadas por el lateral derecho del Vehículo 2 durante su traslación posterior al vuelco. 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:

- La prioridad de paso se encuentra regulada por semáforos
- El Vehículo 1 finalizó en la zona de colisión
- El Vehículo 2 volcó luego de la colisión con 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:

- Unidad Fiscal de Flagrancia Norte
- Comisaría Comunal 14A
- Policía Científica
- SAME
- Agentes 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 los protagonistas
 - Elementos asociados al desempeño en la conducción
 - Evaluaciones vinculadas a la aptitud psicofísica para la conducción
 - Formación de conductores de transporte automotor

- Aspectos vinculados a la seguridad de los vehículos
 - Condiciones
 - Antigüedad del parque automotor
 - Control / fiscalización RTO

 - Aspectos vinculados a la seguridad de las vías de tránsito y condiciones de circulación
 - Señalización (lumínica con contador de cambio de prioridad)

4. LIMITACIONES

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

- Imposibilidad de entrevistar al conductor del Vehículo 1
- Imposibilidad de acceso a los registros fílmicos de las cámaras públicas de la intersección

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE