



Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: Colisión

Lugar: Ruta Provincial 30, kilómetro 152, Tandil, provincia de Buenos Aires.

Vehículo: Ómnibus larga distancia doble piso y automóvil particular.

Resultados: Una persona fallecida y tres lesionadas.

Fecha y hora: 8/2/2021, 14:10

Expediente: EX-2021-16922706-APN-JST#MTR



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005 AAG

(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 Fuente: EX-2021-16922706-APN-JST#MTR, Junta de Seguridad en el Transporte.

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



Contenido

1. Introducción	3
1.1. Presentación JST	3
1.2. Modelo, método y objetivo	3
2. Acciones desarrolladas	4
3. Descripción de la información recolectada	5
3.1. Reseña del suceso	5
3.2. Factores físicos	5
3.2.1. Vía y entorno	5
3.2.2. Vehículo involucrado	7
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso	8
3.4.1. Empresa operadora del servicio	8
3.4.2. Personal involucrado	8
3.5. Secuencia fáctica	10
3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso	11
4. Observaciones	11
5. Limitaciones	11



1. Introducción

1.1. Presentación JST

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 y/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).

1.2. 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, y 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.

2. 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, recolectando información sobre el suceso y contactando a los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó la inspección y registro de los vehículos involucrados en el Destacamento de Policía de Seguridad Vial interviniente, previa autorización de la Fiscalía.
- Se intervino en el lugar del suceso, realizando una observación sistemática y registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico (IF-2021-17115326-APN-DNISAU#JST) que incluyó datos del medio, de los involucrados directos y la constatación inicial de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas), así como una reseña de la reconstrucción de la dinámica del suceso.
- Se consultó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) acerca de licencias, capacitaciones y antecedentes de tránsito.
- Se consultó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) acerca de permisos, habilitaciones, revisiones técnicas, seguro y estadísticas.
- Se solicitó información a la Unidad Funcional de Instrucción y Juicio (UFIJ) interviniente.
- Se realizaron consultas en bases de datos oficiales de la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

3. Descripción de la información recolectada

3.1. Reseña del suceso

El suceso ocurrió en una zona rural del partido de Tandil, provincia de Buenos Aires, en el kilómetro 152 de la Ruta Provincial 30. La vía posee configuración recta, calzada única y doble sentido de circulación, con un carril hacia la ciudad de Tandil (norte-sur) y otro carril hacia la ciudad de Rauch (sur-norte), junto a los que existen banquetas de pasto.

Alrededor de las 14:10 del lunes 8/2/2021, un automóvil particular Volkswagen Gacel (Vehículo 2) con cuatro ocupantes (dos personas adultas y dos menores de edad) circulaba por la Ruta Provincial 30 con sentido hacia la ciudad de Tandil. A la altura del kilómetro 152, invadió el carril contrario a su sentido de circulación e impactó contra un ómnibus de doble piso (Vehículo 1) que circulaba con sentido hacia la ciudad de Rauch. El Vehículo 1 prestaba un servicio de larga distancia con destino hacia la Terminal de Ómnibus de Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Producto del impacto falleció una menor de edad ocupante del Vehículo 2 y sus otros tres ocupantes resultaron con lesiones. Las personas que se trasladaban en el Vehículo 1, dos choferes y treinta y tres pasajeros, resultaron ilesas.



Figura 1. Fotografía del lugar del suceso y vehículos involucrados en sus posiciones finales. Fuente: [El Eco Multimedios](#), 2021.

3.2. Factores físicos

3.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta Provincial
Configuración	Calzada única con un carril por sentido de circulación
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Luminosidad	Diurna
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Sí, horizontal
Semáforo	No

El suceso ocurrió en una zona rural del partido de Tandil, provincia de Buenos Aires, en el kilómetro 152 de la Ruta Provincial 30, en las coordenadas geográficas aproximadas -37.137714,-59.000392

En la zona del suceso la vía es recta, presenta calzada única de 7,1 m de ancho, con un carril para el tránsito en sentido hacia la ciudad de Tandil (norte-sur) y otro carril para la circulación hacia la ciudad de Rauch (sur-norte). A cada lado de la cinta asfáltica, existen banquetas de pasto de 3,6 m de ancho.

La señalización horizontal consta de línea blanca discontinua en el centro de la calzada y líneas blancas continuas en los bordes. El mojón del kilómetro 149 se relevó aproximadamente a 3,6 km al sur del lugar del hecho. No se registró señalización vertical relevante en la zona cercana al suceso.



Figura 2. Fotografía de la vía en el lugar del suceso, vista hacia Tandil. Fuente: JST, 2021.

3.2.2. Vehículos involucrados

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: AB201SJ	Tipo: Ómnibus larga distancia, doble piso
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de 8 asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los 5000 kg	
Carrocería	Marca	Marcopolo
	Tipo	Doble piso
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	O500 RSD 2436/30/PARADISO 1800DD
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Tipo	Transporte Interjurisdiccional (Pasajeros)
	Realizada	19/11/2020
	Vencimiento	19/05/2021
	Estado	Vigente
Cantidad asientos	43	
Empresa	El Cóndor Empresa de Transporte S.A., gerenciante del servicio de Transporte Automotores La Estrella S.A.	
Interno	4007	
Seguro	Vigente	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Tipo de servicio	Público interurbano
	Origen	Ciudad de Tandil
	Destino	Ciudad de Buenos Aires
	Jurisdicción	Nacional
Sentido de circulación	Vía	Ruta Provincial 30
	Desde	Tandil
	Hacia	Rauch
Daños	Sector frontoangular izquierdo con daños directos producto del impacto.	



Figura 3. Fotografía de los daños y de la posición final del Vehículo 1. Fuente: [Plan de Noticias Tandil](#), 2021.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: automóvil
Categoría	M1: Vehículo para transporte de pasajeros, que no contengan más de 8 asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de 3500 kg
Marca	Volkswagen
Modelo	Gacel
Año modelo	A determinar
Uso	Particular
Daños	Sector lateral izquierdo y extremo izquierdo del sector anterior, con daños directos producto del impacto.



Figura 4. Dos fotografías que muestran los daños en el Vehículo 2. Fuente: JST, 2021.

3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

3.4.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa transportista

Datos básicos de la empresa transportista	
Ámbito	Interurbano
Clase modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional
Vigencia desde	18/06/1992

Según la información proporcionada por la Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor, correspondiente a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte:

- La empresa de transporte de pasajeros Transporte Automotores La Estrella S.A. contaba con permisos para el trayecto Tandil-CABA, correspondiente al suceso investigado, y dichos



servicios se encontraban gerenciados por la empresa El Cóndor Empresa De Transporte S.A.

- Según nota oficial enviada por la CNRT (NO-2021-28305352-APN-GFPTA#CNRT), “las empresas referidas poseen un Acuerdo de Gerenciamiento que fuera aprobado por la Secretaría de Transporte mediante Resolución N°969/2006 en el marco de lo dispuesto por el artículo 48 bis del Decreto 958/92 y la Resolución N°49/2001 de la Secretaría de Transporte”. Asimismo, se indica que “las empresas mencionadas son coobligados solidarios, lisos y llanos frente a esta Comisión Nacional de Regulación del Transporte por todas las obligaciones existentes frente a este organismo, que se vinculen con el cumplimiento de las pautas técnico-operativas y por las sanciones que se le apliquen conforme el Régimen de Penalidades previsto por el Decreto N°253/95 que fuera modificado por el Decreto N°1395/98”.
- El permiso indica, entre otros datos, que se trata de un servicio público, de modalidad interjurisdiccional, tipo cama ejecutivo, con horario de salida en Tandil 13:30, horario de parada en Rauch a las 14:30 y horario estimado en destino final en Ciudad Autónoma de Buenos Aires a las 18:55.
- En la información provista por la CNRT, no se incluye mención o referencia a la empresa Plusmar, cuya leyenda se encuentra en el exterior del ómnibus. Cabe mencionar que, sobre los sectores anterior, posterior y laterales del mencionado vehículo, existían carteles con la leyenda “OPERADOR CONDOR ESTRELLA”, así como un cartel sobre cada lateral que indicaba “EMPRESA EL CONDOR ETSA”, con números telefónicos para reclamos y para contactar a la CNRT, junto al número de identificación del coche (interno).

3.4.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción profesional del Vehículo 1

Conductores profesionales involucrados					
Ubicación	Género	Edad	Estado	LiNTI	
				Categoría	Estado
Conductor	Masculino	41	Ileso	Transporte de pasajeros (A2OL, A2LD y A2TR)	Vigente
Acompañante	Masculino	50	Ileso	Transporte de pasajeros (A1OL, A1TP, A1TR, A2OL, A2LD, A2TR y A3) y Cargas Generales	Vigente

Según la información proporcionada por la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, correspondiente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se realizan las siguientes consideraciones:

- Ambos conductores profesionales del vehículo de transporte de pasajeros contaban con Licencia Nacional de Conducir y LiNTI vigentes, sin observaciones por medio de SINAT, CENAT y SINAI.



- La Licencia Nacional de Conducir del acompañante del chofer de la unidad de transporte de pasajeros contaba con prórroga válida en su vencimiento impreso, debido a las disposiciones vigentes al momento del suceso, en el marco de la pandemia por COVID-19.
- Respecto del conductor particular del automóvil Volkswagen Gacel, la ANSV informó que no se encontró asociado a una Licencia Nacional de Conducir emitida dentro del Sistema Nacional de Licencias de Conducir. Asimismo, respecto de los datos de la licencia jurisdiccional o municipal, informó que, en caso de no ser Licencia Nacional de Conducir, cada jurisdicción que no se encuentre adherida y no haya iniciado el proceso de certificación y homologación de su Centro Emisor de Licencias de Conducir pudo y puede otorgar Licencias de Conducir Municipales o Provinciales en la órbita de sus competencias, atento a no encontrarse adheridas a la Ley Nacional de Tránsito 24449.

Según la información proporcionada por la Unidad Funcional de Instrucción y Juicio interviniente, se realiza la siguiente observación:

- Los conductores de ambos vehículos obtuvieron resultados de alcoholemia “no detectable” con extracciones de sangre realizadas a las 17:30 y 17:50 en la fecha del suceso. No consta en los registros a los que se tuvo acceso, el control de alcoholemia para el segundo chofer del ómnibus.

3.5. Secuencia fáctica

El suceso ocurrió cuando el Vehículo 2 (automóvil particular), que transitaba por la Ruta Provincial 30 con sentido hacia la ciudad de Tandil, invadió el carril contrario a su circulación e impactó con su sector lateral izquierdo contra el sector frontoangular izquierdo del Vehículo 1 (ómnibus doble piso) que se desplazaba hacia la ciudad de Rauch.

La zona de colisión fue relevada sobre el carril de circulación con sentido hacia la ciudad de Rauch, aproximadamente a 1,5 m del centro de la calzada, a partir del inicio de manchas dinámicas de fluidos y de huellas de derrape poscolisión correspondientes al Vehículo 2.

La zona y el ángulo de colisión evidencian que el conductor del Vehículo 1 realizó una maniobra de esquite hacia la banquina adyacente a su carril de circulación, de forma previa al impacto. No se relevaron huellas previas al impacto que correspondiesen a los vehículos involucrados en el suceso.

La ausencia de huellas de frenada por bloqueo o huellas de derrape en la trayectoria poscolisión del Vehículo 1, sugiere que su conductor mantuvo el control de la unidad y desaceleró sobre la banquina adyacente a su carril, hasta detener el vehículo sobre dicha banquina.

A partir de la colisión, el Vehículo 2 derrapó con un movimiento rototraslatorio de giro antihorario, y alcanzó su punto de reposo aproximadamente a 9,9 m desde la zona de impacto, con sentido hacia Tandil, posicionado entre el carril y la banquina correspondientes a su mano de circulación original, lo cual queda determinado por huellas de derrape poscolisión, manchas de fluido dinámicas y manchas de fluido estáticas relevadas en el lugar.



Figura 5. Imagen del lugar del suceso, con vista hacia la ciudad de Tandil. La zona de colisión se ubica de forma previa al inicio de los rastros dinámicos de fluidos, a la izquierda de la fotografía, sobre el carril de circulación hacia la ciudad de Rauch. Fuente: JST, 2021.

3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso

Los organismos de respuesta a la emergencia que tuvieron intervención en el lugar del suceso, de acuerdo a documentación consultada del expediente judicial, fueron:

- Ambulancias de SAME local
- Destacamento de Policía de Seguridad Vial Tandil
- Bomberos
- Policía científica Tandil
- UFIJ 12 Tandil, departamento judicial Azul, provincia de Buenos Aires
- Policía Científica de Azul (morguera)

4. 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:

- Accesibilidad de información en cuanto a licencias de conducir potencialmente emitidas en el territorio nacional fuera del Sistema Nacional de Licencias de Conducir.
- Control del estado vehicular y de sus elementos de seguridad en unidades de uso particular.

5. Limitaciones

Los resultados de este informe se corresponden con los datos obtenidos del relevamiento inicial remoto, el relevamiento en campo, la consulta inicial a los primeros respondientes locales y,



fundamentalmente, con las bases de datos de organismos oficiales relacionados con el sector de transporte.

No fue posible identificar la licencia de conducir del conductor del Vehículo 2 por lo que no se pudo corroborar su grado de habilitación, categoría y vigencia.

Hasta la emisión del presente informe, no se verificaron factores inmediatos o causas latentes relacionadas con el ómnibus doble piso, unidad que generó la intervención de la JST para la investigación del suceso.