

Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: colisión frontal

Lugar: Ruta Nacional 34, kilómetro 311, Monigotes, Santa Fe

Vehículos: ómnibus de larga distancia doble piso y vehículo particular

Resultados: cuatro personas lesionadas y treinta y dos personas ilesas

Fecha y hora: 15/3/2022, 05:30

Expediente: EX-2022-25027463- -APN-DNISAU#JST



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-2022-25027463- -APN-DNISAU#JST, 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	4
3.1. Reseña del suceso	5
3.2. Factores físicos	6
3.2.1. Vía y entorno	6
3.2.2. Vehículos involucrados	7
3.4. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso	9
3.4.1. Empresa operadora del servicio	9
3.4.2. Personal involucrado	9
3.5. Secuencia fáctica	11
3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso	13
4. Observaciones	13
5. Limitaciones	13



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 se elabora y publica en un plazo sugerido de 45 días corridos desde que se tomó conocimiento del suceso automotor. El contenido de este documento 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 la observación sistemática del lugar del suceso, así como el relevamiento fotográfico y planimétrico de vestigios en la vía, y de daños en las unidades involucradas.
- Se solicitó información a la Comisaría 15 de Monigotes.
- Se solicitó información a la Unidad Fiscal San Cristóbal.
- Se consultaron bases de datos oficiales de la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).
- Se efectuó el Informe Básico (IF-2022-29331631-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 del suceso.

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 tuvo lugar sobre la Ruta Nacional 34, a la altura del kilómetro 311, entre las localidades de Monigotes y Las Palmeras, provincia de Santa Fe, aproximadamente a las 5:30. Un ómnibus de doble piso, dominio MOO300 (Vehículo 1), transitaba en sentido sur-norte y, por causas que aún se desconocen, colisionó frontalmente con una camioneta *pick-up* de uso particular (Vehículo 2).



Figura 1. Posición final del Vehículo 1. Fuente: [Diario Ceres](#), 2022

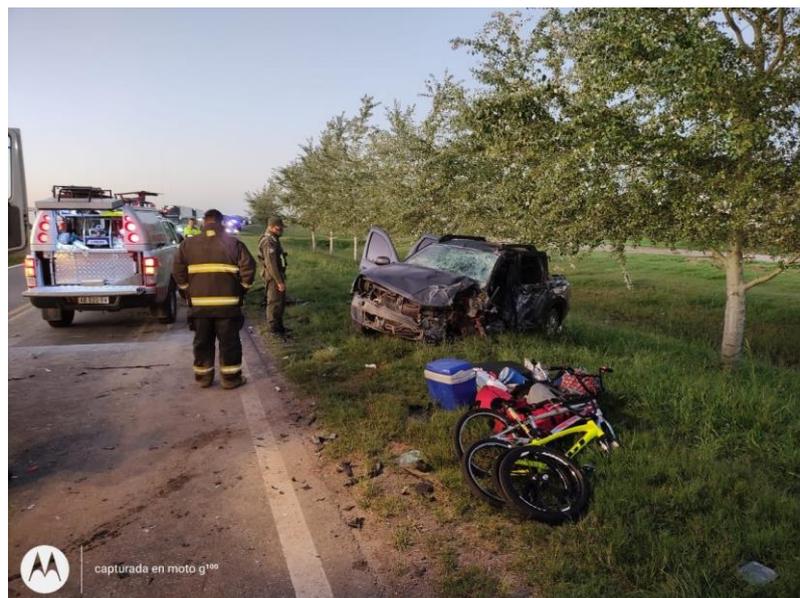


Figura 2. Posición final del Vehículo 2. Fuente: [Diario Ceres](#), 2022



Como consecuencia del suceso, los 4 ocupantes del Vehículo 2 resultaron con lesiones de diversa consideración, mientras que ambos conductores y los 30 pasajeros de Vehículo 1 resultaron ilesos.

3.2. 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.

3.2.1. Vía y entorno

El suceso tuvo ocurrencia en la Ruta Nacional 34, kilómetro 311, entre las localidades de Monigotes y Las Palmeras, provincia de Santa Fe.

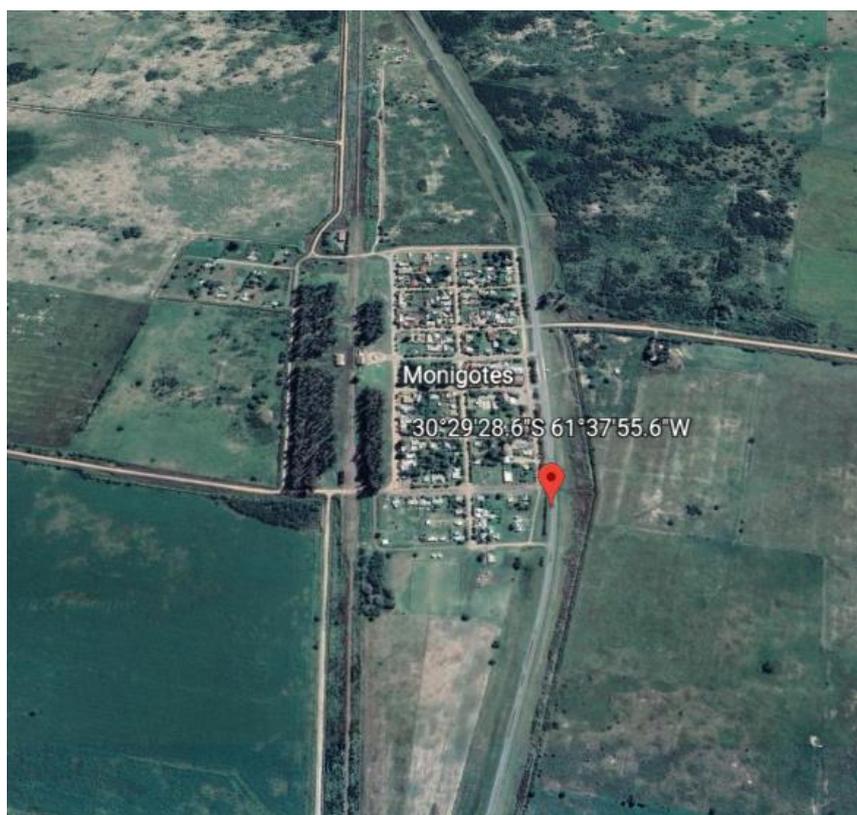


Figura 3. Ubicación del lugar del suceso. Fuente: Google, 2022

La RN 34 es una vía de dos carriles, con sentido norte-sur y sur-norte, delimitados con señalización horizontal. Su superficie es de asfalto en buen estado. Las banquetas poseen guardarraíl en determinados sectores. Se visualiza señalización vertical en la zona.



Figura 5. Vista norte del lugar del suceso, curva. Fuente: JST, 2022

Tabla 1. Características de la infraestructura y del entorno

Medio	
Tipo	Ruta Nacional
Configuración	Curva
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Luminosidad	Nocturna
Iluminación artificial	Sí
Estado meteorológico	A determinar
Restricción de tránsito	No
Señalización	Sí
Semáforo	No
Observaciones	No

3.2.2. 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)	Dominio: MOO300	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 5 000 kg.	
Carrocería	Marca	Rossi SRL
	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	O-500 RSD
Año	2013	
Revisión Técnica Obligatoria	Resultado	Apto
	Realizada	14/01/2022
	Vencimiento	14/07/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	58	
Empresa	Piru Tur SRL	
Interno	7	
Seguro	Sí	
Servicio Regular	Ocasión de servicio	No aplica
	Tipo de servicio	No aplica
	Origen	No aplica
	Destino	No aplica
	Jurisdicción	No aplica
Sentido de circulación	Vía	Ruta Nacional 34
	Desde	Las Palmeras
	Hacia	Monigotes
Daños	Daños por impacto en sector anterior y lateral izquierdo. Daños en parabrisas y espejo retrovisor izquierdo.	

Resultado: Apto
 Vencimiento: 14/07/2022
 Observaciones: INTERNO: 7
 FICHA RCM AITA N°: 1155624
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 680.0

► Certificado

(Mercosur) S - 479996

► Fotoválidación



Figura 4: Vehículo 1 al momento de su última RTO. Fuente: Sistema de RTO Nacional, 2022



Tabla 3. Datos del vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: <i>pick up</i>
Categoría	N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, 4 ruedas, y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los 3500 kg.
Marca	Renault
Modelo	Duster Oroch Outsider 1.6
Año modelo	2017
Uso	Particular
Daños	Daños por impacto en zona anterior y lateral izquierda. Daños por cortes de rescate.

3.4. 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 a los choferes del vehículo involucrado en el suceso.

3.4.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del Vehículo 1

Número de empresa	70039
Fecha de inscripción	17/09/2018
Clase y modalidad	Turismo nacional
Jurisdicción	Nacional

Documento Universal de Transporte	
Empresa contratada	
Nombre	Piru Tur SRL
Clase y modalidad	Turismo Nacional
Número de DUT	564679
Fecha inicio de servicio	12/03/2022
Fecha fin de servicio	15/03/2022
Origen	San Ramón de la Nueva Orán, Salta
Destino	Lomas de Zamora, Buenos Aires
Conductor	
Declarado	A determinar



3.4.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos de los conductores que participaron del suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	M	A determinar	Ileso
Conductor 2	Vehículo 1	Pausa operativa	M	A determinar	Ileso

Tabla 6. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Conductor	Lesionado
3	Vehículo 2	Ocupantes	Lesionados

Tabla 7. Habilitaciones del conductor del Vehículo 1

Porte	Centro emisor	San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta
	Sistema	Nacional
	Clase	A, B, C, D y E
	Vencimiento	14/12/2023
LiNTI	Categoría	Pasajeros A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Of libre A2TR Interurbano Internacional de turismo
	Vencimiento	31/12/2022

Tabla 8. Habilitaciones del conductor del Vehículo 2

Porte	Centro emisor	Ciudad de Buenos Aires, sede Consejo Profesional de Ciencias Económicas
	Sistema	Nacional
	Clase	D
	Vencimiento	26/12/2021 (prórroga por 2 años DNU-2021-1-GCABA-AJG)
LiNTI	Categoría	Cargas Generales

		Pasajeros A2LD Interurbano Internacional de larga distancia A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre A2TR Interurbano Internacional de turismo
	Vencimiento	19/4/2022

3.5. Secuencia fáctica

A partir del análisis de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente, en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos, siendo esta la explicación más probable de todas las posibles.

En momentos previos al contacto estructural entre las unidades, el Vehículo 1 se encontraba circulando por el carril sur-norte de la Ruta Nacional 34, con sentido hacia Monigotes, mientras que el Vehículo 2 lo hacía en el carril contrario, con sentido hacia Las Palmeras.

El Vehículo 1, por motivos que se desconocen, posterior al ingreso sur-norte colisionó de manera frontal con el Vehículo 2. Luego del impacto, el Vehículo 1 imprimió sobre la calzada norte-sur huellas duales de frenada y efracciones.



Figura 6. Huellas de frenada duales sobre el carril norte-sur. Fuente: JST, 2022

Finalmente, el Vehículo 1 quedó alojado en la banquina este, con su parte frontal hacia el norte (ver Figura 1), mientras que el Vehículo 2 tuvo su posición final en la banquina oeste, con su parte frontal hacia el cardinal noreste (ver Figura 3).



Figura 7. Daños en la parte lateral izquierda del Vehículo 1. Fuente: Radio Eme, 2022

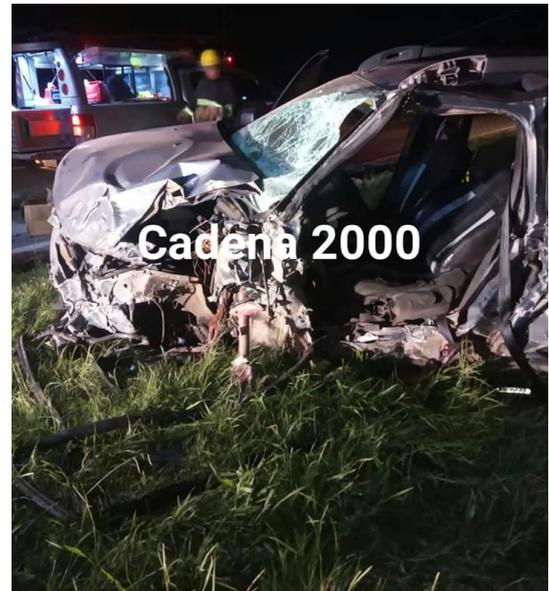


Figura 8. Daños en el Vehículo 2. Fuente: [Cadena 2000](#), 2022



Tabla 9. Personas y resultados

Personas	Fallecidos	Lesionados	Ilesos	A determinar	Total
Conductor	0	1	1	0	2
Pasajero	0	0	30	0	30
Acompañante	0	0	1	0	1
Otros	0	3	0	0	3
Total	0	4	32	0	36

3.6. Organismos intervinientes en el momento del suceso

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

- Unidad Fiscal San Cristóbal, Fiscalía Regional 5, Rafaela
- Comisaría 15 Monigotes
- Bomberos Voluntarios de Arrufo
- SIES Monigotes
- Seguridad Vial Ceres, Corredores Viales SA
- Escuadrón Seguridad Vial Rafaela

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:

- Uso de cinturones de seguridad en ómnibus de larga distancia.
- Duración y configuración de la jornada laboral, pausas y descansos (Tema de Observación Permanente de la JST).
- Aplicación de mecanismos de control y fiscalización, sus características y aplicabilidad (Tema de Observación Permanente de la JST).

5. Limitaciones

El alcance de la presente investigación se encuentra limitado por la imposibilidad de ingreso al Vehículo 1 para realizar la inspección interior sobre elementos de seguridad y elementos de actuación en casos de accidentes. Además, los vehículos habían sido removidos del lugar al momento del arribo de la JST.

Asimismo, no fue posible entrevistar a los involucrados directos y al personal de primera línea del vehículo de transporte de pasajeros.