

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-27378303- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 155. IP. Pasajeros. Colisión. Nueva Pompeya. CABA

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

Vehículos: un ómnibus urbano y un vehículo particular

Resultados: 26 personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

**primero
la gente**



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21/4/2023

En relación con el suceso ocurrido el 9/3/2023, 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 27514. 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, piso 8

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: 155. IP. Pasajeros. Colisión. Nueva Pompeya. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)



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	14
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	19
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	19
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	19
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	20
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	23
3. OBSERVACIONES	23
4. LIMITACIONES.....	24



INTRODUCCIÓN

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 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).



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

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

DOTA: Doscientos Ocho Transporte Automotor SA

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-2023-29276966-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 solicitó información a la Fiscalía 39

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 suceso tuvo lugar sobre la Av. Chiclana, en la intersección con las calles Pirovano y Tte. Coronel Gregorio Pomar, en el barrio de Nueva Pompeya, CABA. Un ómnibus urbano (Vehículo 1) circulaba por el Metrobús, sistema de carril exclusivo y excluyente, con sentido desde calle Juan de Alagón hacia calle Trole. En el referido cruce, impactaron el sector frontal del Vehículo 1 y el sector lateral izquierdo de un



vehículo particular (Vehículo 2). Como consecuencia del suceso, se registraron daños en los vehículos y lesiones en veintiséis personas.



Figura 1. Posición final de ambos rodados. Fuente: DOTA, 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 sobre la Av. Chiclana, en la intersección con las calles Pirovano y Tte. Coronel Gregorio Pomar, en el barrio de Nueva Pompeya, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.6411186, -58.4206682.

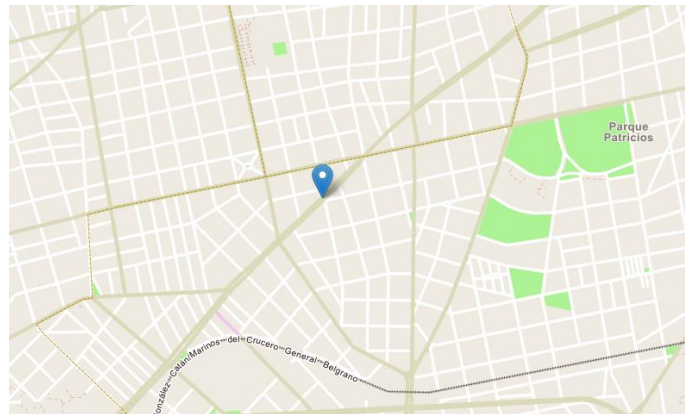
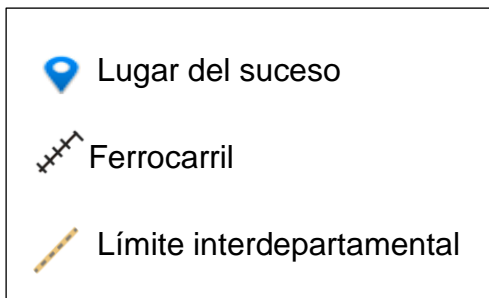
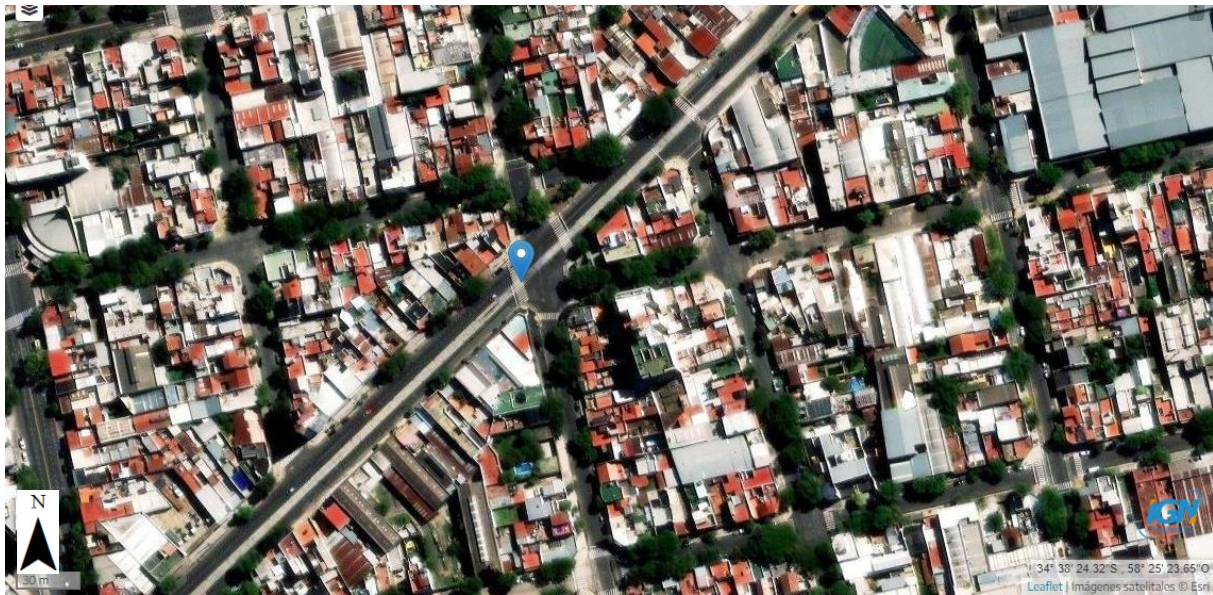


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	2 carriles de circulación general y 1 carril de Metrobús con sentido hacia calle Trole y 3 carriles de circulación general con sentido hacia calle Juan de Alagón
Geometría del tramo	Intersección
Material superficie	Asfalto y hormigón
División física	Otra
Material división física	Cordón separador traspasable y delineadores viales rebatibles
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna



Medio	
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	A determinar
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Los semáforos correspondientes a la calles Pirovano y Tte. Coronel Gregorio Pomar comparten columna

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La geometría de la intersección es la denominada “cinco esquinas”, dado que una de las vías que forma la intersección desemboca en las restantes y no continúa luego de la intersección.

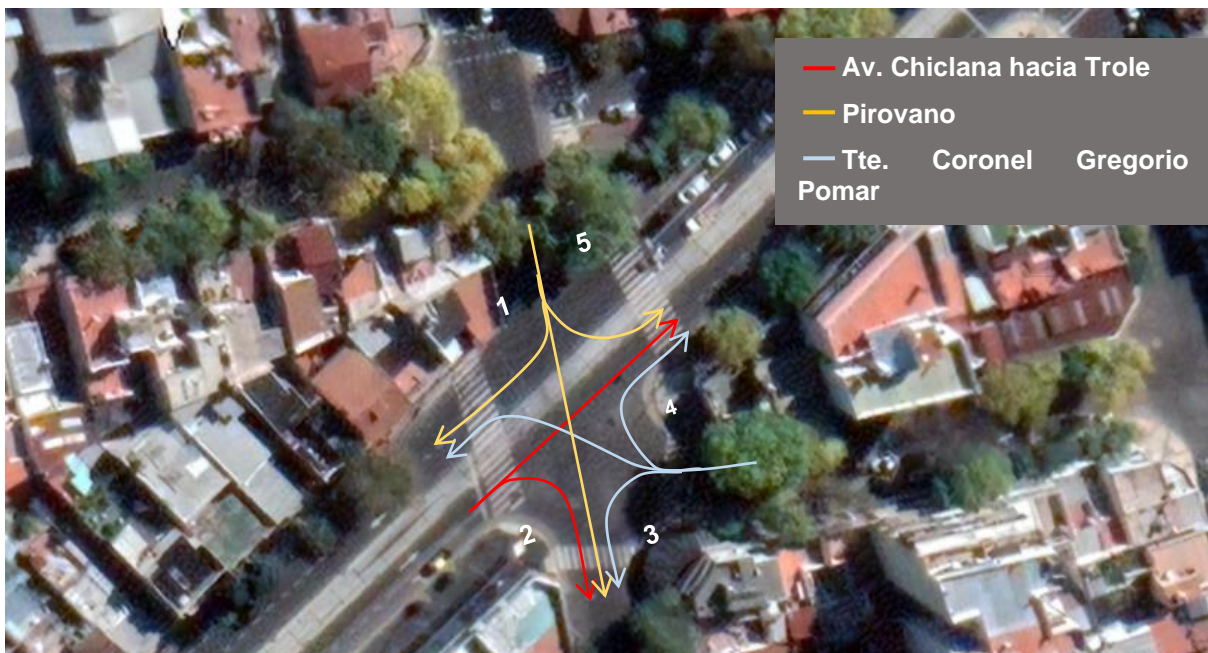


Figura 3. Vista satelital de la intersección donde se identificaron las cinco esquinas y diferentes opciones de circulación. Fuente: [Google Earth](https://www.google.com/earth/), 2023

La Av. Chiclana presenta una geometría recta con un sentido de circulación hacia la calle Trole y el opuesto hacia la calle Juan de Alagón. La calzada presenta un ancho de 21,4 m entre veredas.



La descripción sobre las características y el estado de la infraestructura vial se centrará en la mano de la Av. Chiclana con sentido hacia la calle Trole, previo a la intersección.

La mano con sentido hacia Trole presenta tres carriles de circulación, donde el carril izquierdo es exclusivo y excluyente para ómnibus de pasajeros y se encuentra separado.

Se relevó señalización horizontal y lumínica presente en la zona del suceso. Entre ellas se observó senda peatonal, línea de detención, línea blanca discontinua separadora de carriles que se transforma en continua 20 m previos a la línea de detención, flechas de sentidos de circulación y semáforos.

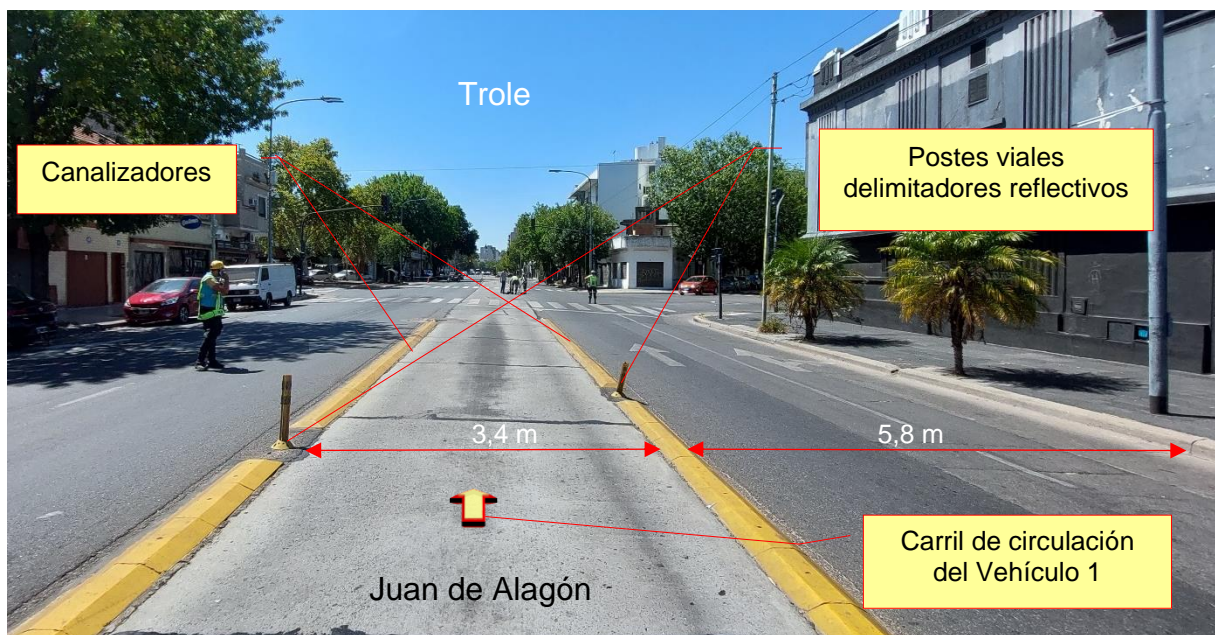


Figura 4. Características de la Av. Chiclana previo a la intersección. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Señalización horizontal previo a la intersección. Fuente: JST,2023

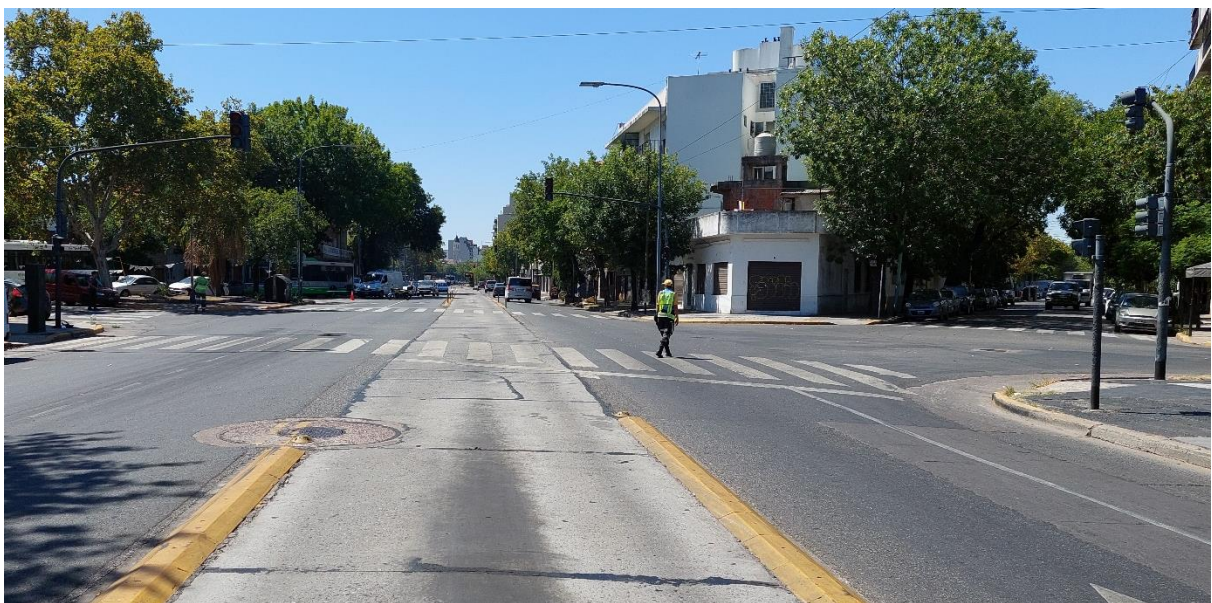


Figura 6. Señalización lumínica (semáforos) correspondiente a la Av. Chiclana. Fuente: JST, 2023

La calle Pirovano posee un solo sentido de circulación desde la Av. Caseros y un ancho de 10,6 m entre veredas.



Se relevó señalización horizontal y lumínica. Entre ellas se observó senda peatonal, línea de detención y semáforo.



Figura 6. Vista de la intersección desde la calle Pirovano. Fuente: JST,2023

La calle Tte. Coronel Gregorio Pomar posee un solo sentido de circulación desde la calle Trole y un ancho de 9,6 m entre veredas.

Se relevó señalización horizontal y lumínica. Entre ellas se observó senda peatonal, línea de detención y semáforo.



Figura 7. Vista de la intersección desde la calle Tte. Coronel Gregorio Pomar. 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: AE512KJ	Tipo: Ómnibus interurbano
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	Todobus
	Modelo	Urbano bajo, movilidad reducida
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	MT 17.0 LE
Año	2020	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-025 CAISA
	Resultado	Apto
	Realizada	6/12/2022
	Vencimiento	6/6/2023



	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	34	
Empresa	Doscientos Ocho Transporte Automotor SA (DOTA)	
Interno	484	
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	101
	Ramal	Pompeya
Sentido de circulación	Vía	Avenida Chiclana
	Desde	Juan de Alagón
	Hacia	Trole
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Rotura de parabrisas derecho y rotura de carrocería en sector inferior derecho	



Fecha Revisión: 06/12/2022
 Fecha Vencimiento: 06/06/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GP (Pasajeros Interjurisdiccional)
 Certificado: T 167080
 Taller: (025) C.A.I.S.A.



Observaciones:

LÍNEA: 101 INTERNO: 484
 FICHA RCM AITA N°: 1985567
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
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	
09030204	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Ventanillas, Luneta (y demás vidrios) > Accionamiento de ventanillas defectuoso	
09050103	L	Carrocería > Cinturones de Seguridad y Apoyacabezas > Cinturones de Seguridad > Estado deficiente de correas y/o anclajes	
090701	L	Carrocería > Piso > Estado deficiente del piso del vehículo	
091302	L	Carrocería > Pasamanos y Asideros > Estado y/o fijación deficiente de pasamanos	

Figura 8. Fotovalidación del ómnibus urbano dominio AE512KJ. Fuente: RTO, CENT, 2023



Daños en el Vehículo 1

El ómnibus obtuvo daños en el tercio derecho del sector anterior en paragolpes, óptica, parabrisas y parante.



Figura 9. Daños adquiridos por el Vehículo 1 en la colisión con el Vehículo 2. Fuente: DOTA, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 4 (particular)	Tipo: Sedán
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	Ford
Modelo	Fiesta
Uso	Particular
Sentido de circulación	Vía A determinar
	Desde A determinar
	Hacia A determinar
Ubicación de daños	Lateral izquierdo

Daños en el Vehículo 2

El automóvil obtuvo daños en el lateral izquierdo, con una fuerza actuante con sentido desde el lateral izquierdo hacia el lateral derecho. Ambas puertas resultaron dañadas a causa del impacto y el techo se deformó de forma indirecta.



Figura 10. Daños adquiridos en la colisión con el Vehículo 1. 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 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	403
Fecha de inscripción	3/10/1997
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	A determinar	lleso

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Habilitaciones del personal de conducción	
Tipo de Licencia	Conductor 1
Porte	Roca Nacional A, B, D 22/9/2027
LiNTI	Pasajeros: <ul style="list-style-type: none"> • A1OL Urbano Suburbano-Oferta libre • A1TP Urbano Suburbano-Transporte Público • A1TR Urbano Suburbano-Turismo • A2LD Interurbano Internacional de larga distancia • A2OL Interurbano Internacional de Oferta libre

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



Habilitaciones del personal de conducción

A2TR Interurbano Internacional de turismo

Vencimiento

27/12/2023

Tabla 7. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
25	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
1	Vehículo 2	Conducción	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.

El Vehículo 1 circulaba por la Av. Chiclana sobre el Metrobus, sistema de carril exclusivo y excluyente, con sentido desde calle Juan de Alagón hacia calle Trole, y el Vehículo 2 transitaba en sentido de derecha a izquierda con respecto al Vehículo 1.

En la intersección con las calles Pirovano y Tte. Coronel Gregorio Pomar, impactaron el sector anterior derecho del Vehículo 1 con el lateral izquierdo del Vehículo 2. La zona de colisión se encontró sobre el carril del Metrobus, en cercanías a la línea de detención, y quedó determinada por el inicio de las huellas de frenado posimpacto del Vehículo 1 y las huellas de derrape posimpacto del Vehículo 2. Cabe destacar que la distancia entre ejes del Vehículo 2 es de 2,5 m, distancia similar al espacio entre las huellas de derrape posimpacto del Vehículo 2.

Luego de la colisión, debido a la diferencia de masas, el Vehículo 1 impuso su trayectoria y ambos vehículos se dirigieron de forma solidaria por 12,7 m en dirección hacia el centro teórico de la intersección. Estos movimientos y la zona de detención quedaron determinados por las huellas posimpacto de cada vehículo y por una mancha estática de fluidos mecánicos.



Se encuentra en proceso de investigación si la procedencia del Vehículo 2 era desde la calle Tte. Coronel Gregorio Pomar o desde los carriles de circulación de tránsito general del mismo sentido que el Vehículo 1, así como también cuál era la señalización semafórica al instante del suceso.

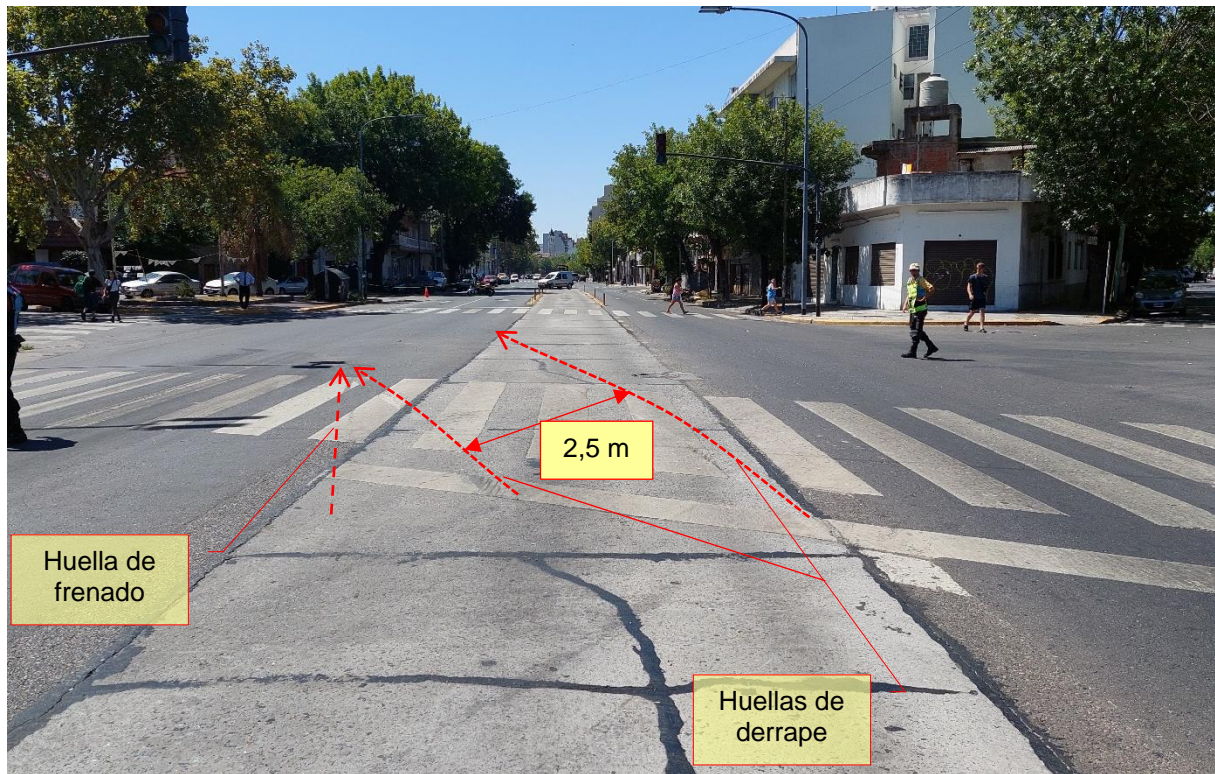


Figura 11. Inicio de las huellas posimpacto de los vehículos que determinaron la zona de colisión.

Fuente: JST, 2023



Figura 12. Huellas de los vehículos que evidenciaron las trayectorias posimpacto. Fuente: JST, 2023

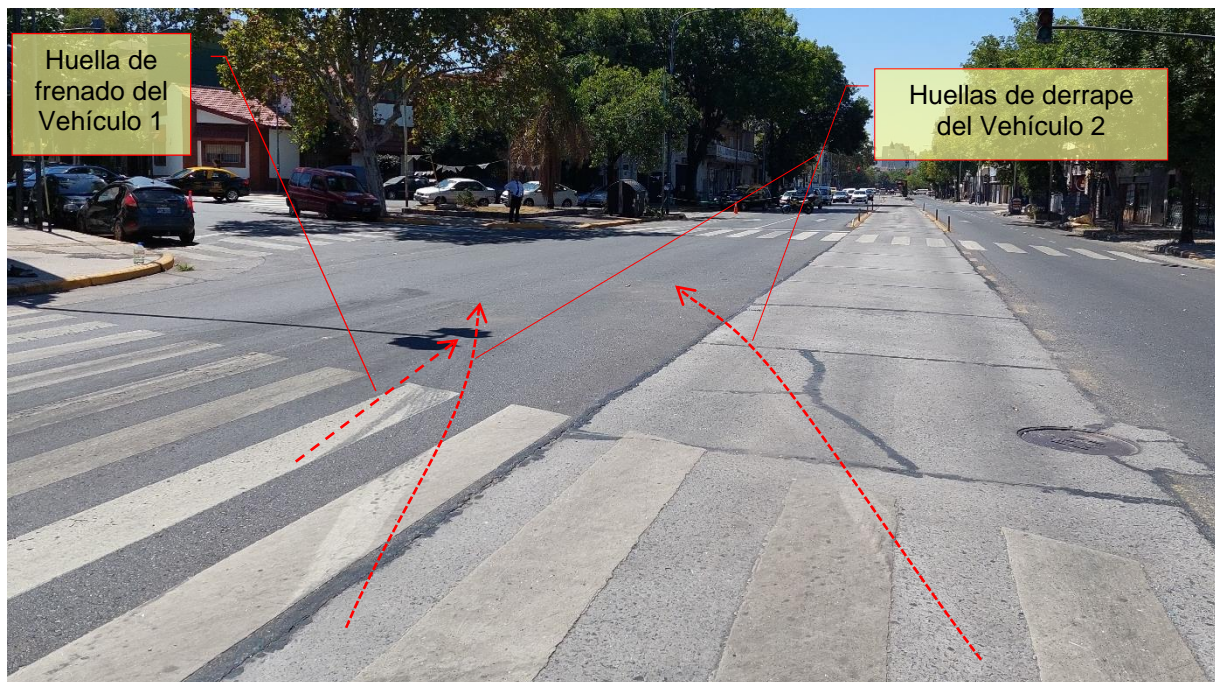


Figura 13. Ingreso de las huellas posimpacto al centro teórico de la intersección. Fuente: JST, 2023



Figura 14. Posición final de los vehículos, próxima al centro teórico de la intersección. Fuente: DOTA, 2023

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

- Se observaron huellas compatibles con una maniobra de esquite del Vehículo 1
- La calzada en la zona del suceso se encontraba en buenas condiciones de conservación
- La intersección no presentaba obstáculos fijos que dificulten la mutua visión de los conductores

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:

- Fiscalía 39
- Comisaría 4B
- Bomberos de la Ciudad
- SAME
- Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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:



- Señalización que indique el recorrido para un cruce seguro del Metrobus
- Identificación, análisis y gestión de puntos de conflicto vial

4. LIMITACIONES

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

- Se aguarda información solicitada para complementar el proceso de recolección de datos y análisis.