

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-45532744- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 160. IP. Pasajeros. Colisión. Flores. CABA

Resultados: A determinar

Fecha y hora: 20 de abril de 2023 8:30 (UTC-3)

Vehículos: dos ómnibus urbanos

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2/6/2023

En relación con el suceso ocurrido el 20/4/2023, 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

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: 160. IP. Pasajeros. Colisión. Flores. 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	12
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	21
4. LIMITACIONES.....	21



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: Servicio 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-2023-47523854-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

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 en la Av. Eva Perón, entre la Av. Cnel. Esteban Bonorino y la calle Lautaro, sobre el sentido de circulación hacia esta última calle, en el barrio de Flores, CABA. Por razones que se encuentran bajo investigación, se produjo una colisión por alcance entre un ómnibus de la línea 56 (Vehículo 1) y un ómnibus de la línea 103 (Vehículo 2). Como consecuencia del accidente, se registraron personas lesionadas y daños en los vehículos involucrados.



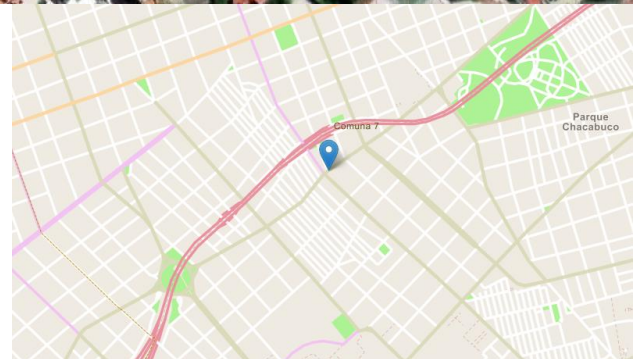
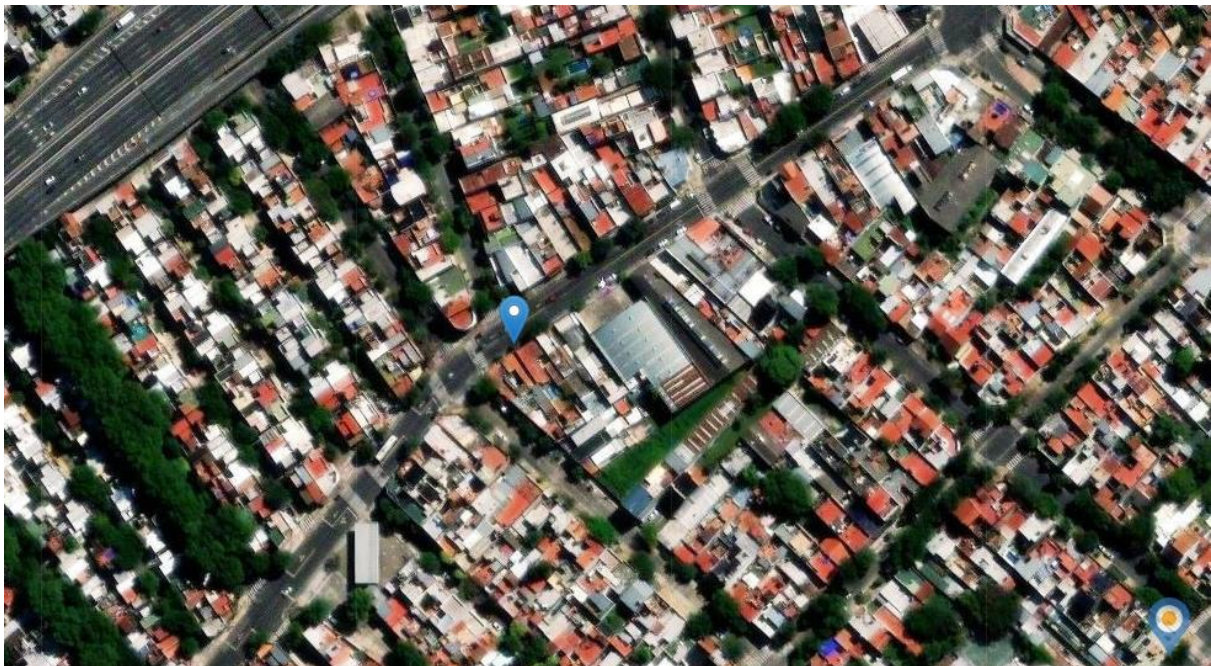
Figura 1. Posiciones finales de los vehículos involucrados. Fuente: JST, 2023

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 Av. Eva Perón, entre la Av. Cnel. Esteban Bonorino y la calle Lautaro, sobre el sentido de circulación hacia la calle Lautaro, en el barrio de Flores, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.638482, -58.453168.



Referencias



Lugar del suceso

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	Calzada única, doble sentido de circulación con dos carriles por mano
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No aplica
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No



Medio	
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	El semáforo se encuentra 50 m previos a la zona de colisión

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La Av. Eva Perón presenta una geometría recta con un sentido de circulación hacia la Av. Cnel. Esteban Bonorino y el opuesto hacia la calle Lautaro. La calzada presenta un ancho de 11,9 m entre veredas.

Ambas manos presentan dos carriles de circulación y sectores determinados para la detención de ómnibus urbanos. En la mano con sentido hacia la calle Lautaro, ambas líneas de ómnibus se detienen en el mismo punto para el ascenso y descenso de pasajeros.



Figura 3. Características de la Av. Eva Perón. Fotografía tomada en sentido hacia la Av. Cnel. Esteban Bonorino. Fuente: JST, 2023

Para la mano con sentido hacia la calle Lautaro, se relevó señalización horizontal, vertical y lumínica presente en la zona del suceso. Entre ellas se observó senda peatonal, doble línea amarilla continua separadora de manos, carteles con nombre y numeración de vías de circulación y semáforos.



Figura 4. Señalización lumínica en la intersección de la Av. Eva Perón y la Av. Cnel. Esteban Bonorino, previa a la zona de colisión. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Señalización vertical en la Av. Eva Perón y la Av. Cnel. Esteban Bonorino previa a la zona de colisión. 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: PFD606	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	2013	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-025 Caisa
	Resultado	Apto
	Realizada	28/3/2023
	Vencimiento	28/9/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	25	
Empresa	Transportes Lope de Vega SACI	
Interno	1034	
	Vencimiento	1/3/2024
Seguro	Vigente	
	Ocasión de servicio	Sí
Servicio Regular	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	56
	Ramal	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Av. Eva Perón
	Desde	Av. Cnel. Esteban Bonorino
	Hacia	Calle Lautaro
Ubicación de daños	Anterior	



Fecha Revisión: 28/03/2023
 Fecha Vencimiento: 28/09/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GP (Pasajeros Interjurisdiccional)
 Certificado: T 559707
 Taller: (025) C.A.I.S.A.



Observaciones:

LÍNEA: 56 INTERNO: 1034
 FICHA RCM AITA N°: 2246135
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
010101	L	Sistema de Dirección > Volante - Columna de Dirección > Estado y fijación	
010102	L	Sistema de Dirección > Volante - Columna de Dirección > Juego axial - radial	
010303	L	Sistema de Dirección > Caja de Dirección > Pérdidas de aceite	
010401	L	Sistema de Dirección > Barras, Brazos y Amortiguadores de Dirección > Extremos de dirección - Rótulas con juego	
010602	L	Sistema de Dirección > Ángulo de giro de ruedas, perno y bujes de punta de eje > Topes de dirección: mal estado o flojos	
09010101	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Pintura en mal estado y/o presencia de corrosión	
09010102	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Elementos de carrocería faltantes y/o en mal estado	
09010202	L	Carrocería > Exterior > Paragolpes > Paragolpes en mal estado y/o con deformaciones	
09020103	L	Carrocería > Puertas > Estado General > Buletes de puertas y/o ventanas en mal estado	
09030204	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Ventanillas, Luneta (y demás vidrios) > Accionamiento de ventanillas defectuoso	
09040104	L	Carrocería > Asientos > Asiento de Conductor > Anclaje de asiento levemente flojo	
09040301	L	Carrocería > Asientos > Asientos de Pasajeros > Tapidazo de asiento en mal estado de conservación	
09040303	L	Carrocería > Asientos > Asientos de Pasajeros > Anclaje de asiento levemente flojo	
09050103	L	Carrocería > Cinturones de Seguridad y Apoyacabezas > Cinturones de Seguridad > Estado deficiente de correas y/o anclajes	
090601	L	Carrocería > Estribos y Escalones > Estado deficiente de la superficie antideslizante	
090701	L	Carrocería > Piso > Estado deficiente del piso del vehículo	
091302	L	Carrocería > Pasamanos y Asideros > Estado y/o fijación deficiente de pasamanos	

Figura 6. Fotovalidación del ómnibus urbano dominio PFD606. Fuente: RTO, CENT, 2023



Daños en el Vehículo 1



Figura 7. Daños originados en la colisión por alcance con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

Se relevaron daños en el sector anterior con mayor incidencia en el tercio derecho, con una fuerza actuante con sentido hacia el sector posterior. Se observó desprendimiento de cartel indicador de número de línea y destinos, parabrisas izquierdo y paragolpes, astillamiento de parabrisas derecho y rotura de ópticas derechas.

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros urbano)	Dominio: AA584TL	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	Metalpar Argentina SA
	Modelo	No aplica



Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	MT 15.0 LE Euro V
Año	2016	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	030-025 Caisa
	Resultado	Apto
	Realizada	27/10/2022
	Vencimiento	27/4/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	25	
Empresa	Transportes Quirno Costa SACI	
Interno	41	
Seguro	Vencimiento	8/3/2024
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	103
	Ramal	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Av. Eva Perón
	Desde	Av. Cnel. Esteban Bonorino
	Hacia	Calle Lautaro
Ubicación de daños	Posterior	



Fecha Revisión: 24/05/2023
 Fecha Vencimiento: 24/11/2023
 Resultado: Apto
 Tipo de Uso: GP (Pasajeros Interjurisdiccional)
 Certificado: T 696212
 Taller: (025) C.A.I.S.A.



Observaciones:

LÍNEA: 103 INTERNO: 41
 FICHA RCM AITA N°: 2390128
 CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
040502	L	Chasis > Motor Transmisión > Incorrecto funcionamiento de caja de velocidades	
040503	L	Chasis > Motor Transmisión > Pérdidas de fluidos en el conjunto transmisión, sujeción	
050102	L	Emisión de Contaminantes > Sistema de Escape > Fijación defectuosa – Ubicación incorrecta	
050104	L	Emisión de Contaminantes > Sistema de Escape > Modificaciones a los sistemas originales	
080702	L	Instrumentos y Accesorios > Lavaparabrisas y Limpiaparabrisas > Funcionamiento deficiente o escobilla/s deteriorada/s	
09010101	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Pintura en mal estado y/o presencia de corrosión	
09010102	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Elementos de carrocería faltantes y/o en mal estado	
09010202	L	Carrocería > Exterior > Paragolpes > Paragolpes en mal estado y/o con deformaciones	
09020103	L	Carrocería > Puertas > Estado General > Burletes de puertas y/o ventanas en mal estado	

Figura 8. Fotovalidación del ómnibus urbano dominio AA584TL. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 2

Daños en el sector posterior con mayor incidencia en el tercio izquierdo, con una fuerza actuante con sentido hacia el sector anterior. Se observó desprendimiento de luneta, y rotura de paragolpes, tapa de inspección de motor y ópticas izquierdas.



Figura 9. Daños en el Vehículo 2 originados 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

Empresa operadora del servicio del Vehículo 1 (Pasajeros)	
Número de empresa	2013
Fecha de inscripción	19/2/1999
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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

Empresa operadora del servicio del Vehículo 2 (Pasajeros)	
Número de empresa	2031
Fecha de inscripción	12/12/1996
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

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	28	Lesionado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	51	A determinar

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	Quilmes	Roca
	Sistema	Nacional	Nacional
	Clase	B, C, D	D
	Vencimiento	7/10/2023	17/11/2023
LiNTI	Categoría	Pasajeros: A10L Urb Suburb-Of LIBRE Transporte público	Pasajeros: A10L Urb Suburb-Of libre A1TP Suburb-Tran Publ A1TR Urb Suburb-Turismo A2LD Interurb Internac de Larga Distancia A2OL Interurb Internac de Of Libre A2TR Interurb Internac de Turismo
		Vencimiento	31/12/2023

Tabla 8. Otras personas involucradas

Otras personas involucradas			
Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
A determinar	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	A determinar
A determinar	Vehículo 2	Pasajeras y pasajeros	A determinar

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

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 2 circulaba por la Av. Eva Perón desde la Av. Cnel. Esteban Bonorino hacia la calle Lautaro; en el mismo carril y por detrás de este circulaba el Vehículo 1. El Vehículo 1 alcanzó e impactó al Vehículo 2. La zona de colisión quedó determinada por el grupo de restos de carrocería y una mancha estática de fluidos mecánicos. Luego de la colisión, el Vehículo 2 se trasladó por un espacio de 3,5 m, mientras que el Vehículo 1 finalizó su marcha sobre la zona de colisión. El sector determinado para el ascenso y descenso de pasajeros de ambas empresas de transporte se encontraba en el mismo lugar físico a 67 m de la intersección con la Av. Cnel. Bonorino.



Figura 10. Restos de carrocería y mancha de fluidos mecánicos que determinan la zona de colisión. Posición final del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023



Figura 11. Posiciones finales de los vehículos participantes en el suceso. Fuente: JST, 2023



Figura 12. Posición final del Vehículo 2 con relación al cartel indicador de punto de ascenso y descenso de pasajeros. 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:

- No se relevaron huellas de frenado del Vehículo 1 que indiquen la utilización o funcionamiento del freno.
- Ambos vehículos poseen el mismo punto de detención para el ascenso y descenso de pasajeros.

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:

- Policía de la Ciudad
- SAME
- Bomberos de la Ciudad
- 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:

- Incorporación de sistemas avanzados de ayuda a la conducción
- Factores asociados al desempeño en la conducción

4. LIMITACIONES

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

- No se pudo entrevistar al conductor del Vehículo 2 debido a que se encontraba hospitalizado
- No fue posible inspeccionar técnicamente a los vehículos involucrados en el suceso